AUTOMOBILKLUB POLSKI

MAJ 1935

Nr. 5.

AUTO

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

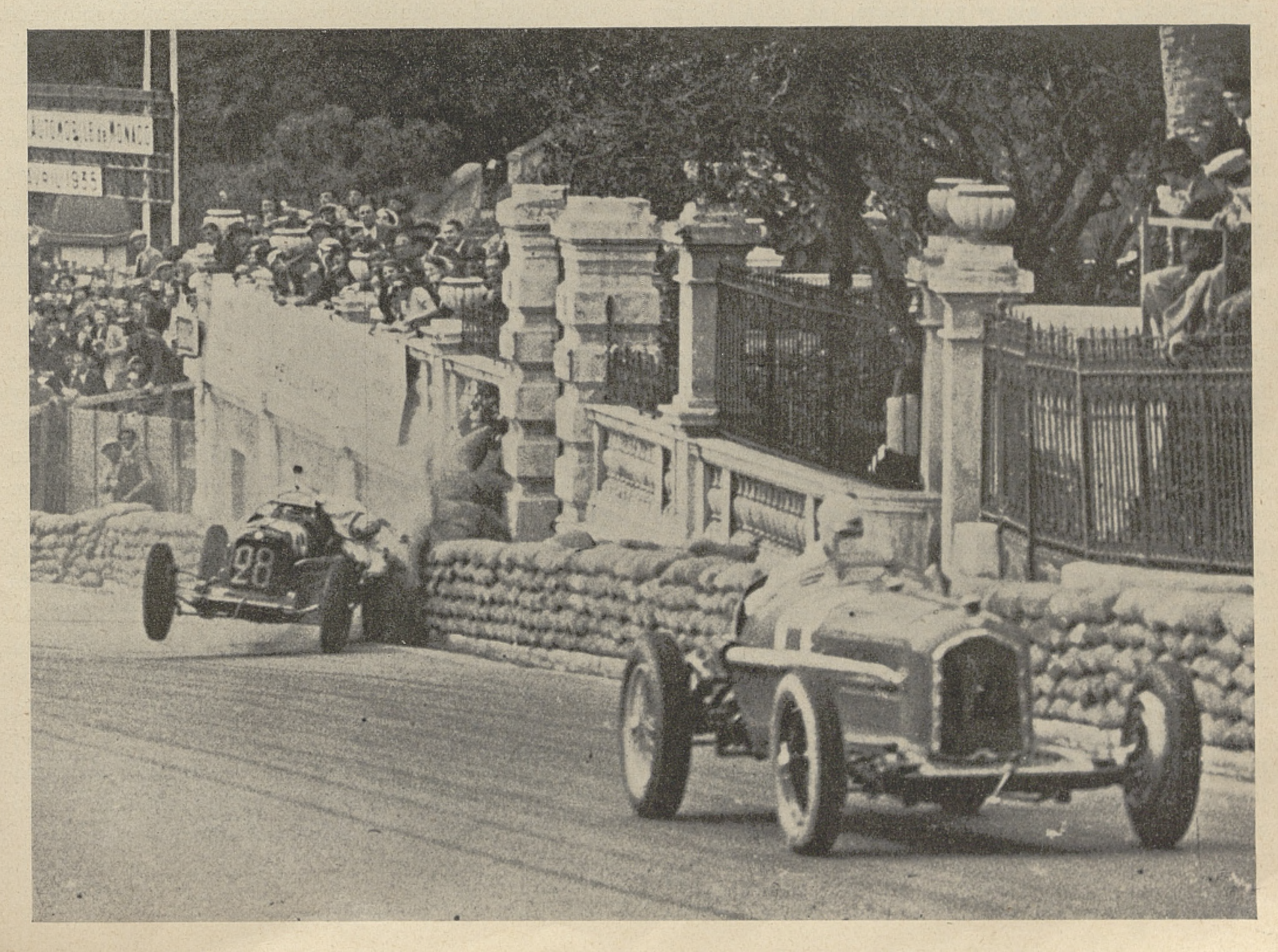
Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: *Inż. ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBILKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.



Grand Prix Monaco w dn. 22 kwietnia. Wypadek Dusio; na pierwszym planie Sommer na Alfa-Romeo. (France Presse).

O HASŁO TURYSTYCZNE

Jest jeden towar, który wszystkie państwa, pomimo surowego stosowania restrykcji importowych i mimo hołdowania zasadzie samowystarczalności, wpuszczają z wielką chęcią do siebie — to turystę. Co więcej — starają się one nawet ściągnąć różnymi sposobami do siebie turystę zagranicznego i dać mu tysiące okazji wydawania swoich pieniędzy. Korzyści gospodarcze turystyki są tak znaczne, że za wyjątkiem jednego tylko Tybetu, niema na świecie kraju, któryby nie pragnął widzieć u siebie cudzoziemskich turystów. Społeczeństwa, które w pierwszym rzędzie i bezpośrednio czerpią z turystów zagranicznych korzyści, organizują się w celu ułatwienia i uprzyjemnienia turystom pobytu w ich kraju i wszędzie prawie radeby nieba przychylić mile widzianym cudzoziemcom, pod warunkiem oczywiście, żę... będą dobrze za to zapłacone. Od niedawna i w Polsce również zaczęto tęsknić do cudzoziemców i do ich brzęczącej i szeleszczącej monety z tą różnicą, jedynie, że gdy gdzieindziej rozumieją, że aby wyciągnąć od obcych przybyszów ich mamonę, trzeba wzamian dać im coś za to, u nas chętnieby się wyciągało tę mamonę, ale, o ile to możliwe, nie dając wzamian nic, albo w najlepszym razie jaknajmniej. Dziś w Polsce trąbi się na zabój w wielki róg turystyczny, powstają zrzeszenia i organizacje poświęcone turystyce, pisma turystyczne mnożą się jak grzyby po deszczu, tworzy się jednem słowem propagandę i ruch, ale w rezultacie, jak dotąd mamy tylko nici i z całej tej propagandy osiągamy najwyżej tylko to, że nasi właśni ziomkowie, przekonani i zachęceni szumnemi hasłami turystycznemi, zamieniają się w entuzjastycznych globtroterów i tłumnie wyruszają na zwiedzenie szerokiego świata, wywożąc do obcych tak bohatersko bronione przez Polskę pracy, złotóweczki, a wzamian zasilając pisma ilustrowane i nieilustrowane dylentanckiemi, albo przepisanemi z bedekerów, opisami swych egzotycznych podróży. Oto jedyny rezultat dotychczasowej polskiej propagandy turystycznej, rezultat całkowicie negatywny, gdyż nawet podróżnicze wypociny nie mogą być uważane za równowartość wywiezionych złotówek. Nie mielibyśmy zresztą nic przeciw jaknajtłumniejszemu nawet zwiedzaniu obcych krajów przez Polaków, gdyby również i do Polski zaczęli przyjeżdżać cudzoziemcy i zechcieli nam zostawiać trochę swojej gotówki. Niestety—mija rok po roku, a cudzoziemców jakoś na polskiej ziemi nie widać, za wyjątkiem pociągów tranzytowych, w których coraz większe tłumy przejeżdżają przez Polskę do Sowietów, aby tam wydać swoje franki i dolary.

Przyczyna tego stanu rzeczy jest jasna. Wydajemy już dzisiaj wcale znaczne sumy na propagandę turystyczną, ale nie robimy nic, aby złowiony na barwne plakaty turysta czuł się naprawdę dobrze w Polsce. Nie wierzmy zdawkowym zachwytom kilku dziennikarzy, artystów i uczonych, których opisy pobytu w Polsce powtarzane są z dumą i zachwytem (nad własną naszą wielkością), przez rodzimą naszą prasę. Osoby te przebywały w Polsce w warunkach nie przeciętnego turysty, lecz fetowanych gości i wrażenia ich i pochwały, najczęściej zresztą zdawkowe, dalekie są od prawdziwych impresji przeciętnego turysty. A gdy, jakiś turysta, napisze w swojej rodzimej prasie prawdę o warunkach pobytu i podróżowania w Polsce, to cała nasza prasa jak jeden mąż, krzyczy na oszczerstwo i złośliwość podłego zagranicznika i na szkalowanie przez niego Polski. Ale czemu pytamy, jeśli to jest nieprawdą, na całym świecie, we wszystkich krajach roi się od zagranicznych turystów, a u nas w Polsce nie widać ich choćby na lekarstwo? Przecież jakieś przyczyny tego muszą istnieć, boć przecież Polska leży nie gdzieś za morzami, na końcu świata, ale w samem centrum, w samym środku Europy.

Otóż to. — W całym świecie starają się dać coś turyście, choćby tylko wygody takie, których on, jako turysta, żyjący w podróży na wyższej stopie niż u siebie w domu, mieć pragnie. A w Polsce co? Chłód, brud, głód i... wyzysk... Mówiąc to mamy na myśli nasze hotelarstwo, nasze restauratorstwo, nasz przemysł garażowy i warsztatowy. Oczywiście — prowincjonalny po mniejszych miasteczkach i miejscowościach, gdyż w stolicy i w kilku większych miastach, jest jeszcze jako tako. No i nasze drogi! Jednakże dla prawdziwego turysty, a nie dla gościa kongresowego, ważne są właśnie te wszystkie mniejsze miasta i miejscowości, które są wyrazicielami właściwego charakteru kraju i prowincji, a nie, jak większe miasta, znanego wszystkim, nieciekawego i stereotypowego kosmopolityzmu. Turysta, pragnący poznać jakiś kraj nie ogranicza się tylko do wielkich jego miast, ale szuka osobliwości, zabytków i regjonalnego charakteru po całym kraju, w rozmaitych małych dziurach, a te, jak wiadomo jest każdemu z nas, w Polsce są dosłownie nieprzystępne, przez zbyt krańcowy prymitywizm ich zakładów i urządzeń publicznych. Pod tym względem tkwimy jeszcze całkowicie w średniowieczu, ale nie w tem barwnem, kontrastowem i bohaterskiem średniowieczu, które ciągnie tak turystów na wschód, ale w obrzydliwem, nędznem, szarem i śmierdzącem średniowieczu ghetta, odstraszającem już zdaleka obcego przybysza. Robi się w kraju wielką propagandę turystyki, ale na propagandę tę głusi są ci, którzy w pierwszym rzędzie mogliby dobrze na turystyce zarobić: hotelarze, restauratorzy, garażyści i t. d. Nic nie może zmusić ich do wyjścia z marazmu i wegetują oni, obsługując niewymagającą klijentelę miejscową, obojętni nietylko na dobro swego kraju, ale i na swoje własne korzyści.

No i gdybyż to jeszcze Polska miała dla turysty jakieś takie wielkie, nigdzie indziej niespotykane atrakcje. Niestety, przyroda nie dała nam żadnych takich wielkich osobliwości, obdarzając nas zaledwo gdzieniegdzie barwniejszym krajobrazem lub jakimś ciekawszym objektem. Sami nie stworzyliśmy również nic osobliwego do czego chcieliby się tłumnie zjeżdżać ludzie z całego świata, podziwiać to i uczyć się od nas. Zabytki nasze? — Zapewne posiadamy cały szereg pamiątek minionych wieków, nieraz bardzo nawet szacownych, nieraz bardzo pięknych. Ale czy umiemy je ludziom pokazywać, czy umiemy je uprzystępnić, choć nieraz tak je reklamujemy? Czy potrafimy choćby tylko uszanować je. Nigdzie chyba na świecie nie zniszczono w sposób bezmyślny tyle starych, pięknych zabytków, co w Polsce. Zaborcy nie szanowali naszych pamiątek, ale my sami czyśmy umieli je uszanować? Niech rynek Krakowski będzie na to odpowiedzią. Ruiny naszych zamków średniowiecznych? Zobaczcie tylko jakie śmietniki, jakie kloaki je otaczają, zobaczcie jakiemi pięknymi napisami zdobią je krajowi wycieczkowicze. Nasze stare kościoły? Zobaczcie co z większości z nich uczynił wandalizm poczciwych, pieczołowicie je odnawiających naszych wiejskich proboszczów. Zobaczcie i podziwiajcie te straszliwe bohomazy, któremi upstrzono ich poważne mury, te domorosłe przeróbki w najtandetniejszym stylu odpustowym. Naprawdę zgroza ogarnia, gdy się widzi co uczyniła obojętność i ciemnota z zabytków naszej wysokiej dawniejszej kultury. I to chcemy pokazywać cudzoziemcom? Chyba żeby z nas później kpili i uważali nas za dzikusów i wandalów!

Każdy kraj posiada jakąś dominującą atrakcję krajową, jakąś główną osobliwość, która stanowi najważniejszy magnes dla turystów, która nadaje niejako charakter turystyce w tym kraju. Francja — raj turystów, posiada Paryż, posiada Rivierę, posiada teatr i sztukę, konfekcję damską, kuchnię francuską i wina, słynne katedry i zamki nad Loarą. Belgja — stare kościoły, skały i groty, Anglja — swoje stare, pieczołowicie chronione tradycje i średniowieczne ceremonje, swój wielki przemysł i swoje lordowskie siedziby, Hiszpanja — walki byków, tańce i zabytki Maurów, Niemcy — swoje fabryki, Ren, Oberamegau, Zeppeliny, porządek i dyscyplinę, Danja — swoje rolnictwo, spółdzielnie, krowy, Holandja — swoje kwiaciarstwo, swoje stroje i zwyczaje ludowe, swoje stare domy, kanały i swoją czystość, Szwajcarja — Alpy i jeziora i Ligę Narodów, Austrja — Tyrol, Semmering, Salzkammergut, Wiedeń z operetką, walcami i wiedenkami, Węgry — Budapeszt, Dunaj, czardasza, pusztę i konie, Włochy — Neapol, Wezuwjusz, Wenecję, Rzym, Papieża, muzea, zabytki i jeszcze zabytki, no i Mussolini'ego z faszystami, Grecja — ruiny, wykopaliska i rewolucję, Jugosławja — Adrjatyk i winogrona, Stany Zjednoczone swój amerykanizm, drapacze nieba, samochody, swoich miljarderów i gangsterów, Rosja — Wołgę, kawior, swój bluf, swoją piatiletkę, kołhozy, i dreszcz grozy i t. d. Każdy prawie kraj do perfekcji doprowadził jakąś swoją osobliwość, jakąś stronę swego życia, jakiś zawód czy przemysł, jakieś pamiątki i zabytki, niemi się reklamuje na szerokim świecie, staje się krajem tej właśnie specjalności, tej właściwości lub tej rzeczy. No i turyści cudzoziemscy zjeżdżają z całego świata podziwiać tę specjalność, czy tę osobliwość, jako takie, którym równych nie znajdą nigdzie indziej na świecie. To są te główne atrakcje turystyczne każdego kraju.

No a Polska, czy posiada też jakąś swoją specjalność, jakąś osobliwość niespotykaną nigdzie indziej? Niebardzo ją widzimy, ale od biedy mogłaby nią może być puszcza Białowieska, folklor ludowy, przemysł Górnośląski, no i Kraków. Ale dużo w każdej z tych rzeczy należałoby jeszcze zrobić. Przedewszystkiem trzebaby je uprzystępnić, dać możność turystom łatwego dostania się do nich, zorganizować komunikację, zbudować drogi, zmodernizować hotele, restauracje, otworzyć garaże, warsztaty, stacje obsługi. I przedewszystkiem same te osobliwości rozbudować jeszcze, tak aby bardziej rzucały się w oczy, aby bardziej zadziwiały, bardziej jeszcze nadawały swój charakter całemu krajowi czy całej dzielnicy. Jeżeli chodzi o puszczę Białowieską, to trzebaby podawać ją w takim sosie, aby drzewne jej olbrzymy wydawały się jeszcze większe, aby uroczyska wydawały się bardziej jeszcze tajemnicze, aby haos pierwotnej przyrody wydawał się jeszcze groźniejszy, aby dzikie zwierzęta, żubry, jelenie, łosie, rysie i wilki wpadały co chwila pod nogi turystów, aby jednem słowem zakasowane zostały słynne amerykańskie parki natury. Gdy chodzi znów o folklor ludowy, to trzebaby go bardziej pielęgnować, zachęcać wieśniaków, aby się nim afiszowali przy każdej sposobności, aby śpiewy ludowe nie schodziły z ust i na codzień barwnie przystrojonych dziewoj, aby, jednem słowem, kinematograf kroczył w życiu cichej polskiej wsi. Dzisiejszy turysta szuka osobliwości, nadzwyczajności i niezwykłości. Przedewszystkiem to go zaciekawia i ciągnie, ale ponieważ niema on dużo czasu i nie jest badaczem, chce on aby to wszystko odrazu rzucało mu się w oczy. Wiemy, że prawda, że szczerość, że urok polskiej przyrody i naszego życia stracą bardzo poważnie na takim montażu, ale niema innej rady, jeśli chcemy stać się krajem turystyki. Nasze osobliwości nie są tak wybitne, aby bez pewnej blagi i wyolbrzymienia rzucały się w oczy obcych. Ale przedewszystkiem i nadewszystko potrzebna jest krzykliwa, uporczywa i wszechstronna reklama, tyl-

ko tej osobliwości, którą wybierzemy jako „slogan", jako godło turystyczne swego kraju. Jeśli będzie to puszcza Białowieska, to trzeba na świat cały krzyczeć, że Polska to kraj puszczy, że nic podobnego niema już nigdzie na świecie, że to jest taka osobliwość, która kraj nasz wynosi ponad wszystkie inne. A może coś innego jeszcze znajdziemy — może stworzymy jakąś gałęź przemysłu, jakiś zawód, jakieś urządzenia, które nie będą miały równych sobie na świecie, ale to jedno jest pewne, że bez znalezienia sobie tak jak inne kraje, jakiegoś godła turystycznego, nigdy nie przyciągniemy do siebie turystów zagranicznych i ich pieniędzy. Ponieważ żadna taka wielka osobliwość nie znalazła się, ani spontanicznie nie powstała w Polsce, trzeba ją sztucznie stworzyć, a to w dzisiejszych czasach blufu i przesady daje się uskutecznić tylko przez montaż, reżyserję i reklamę. Bolszewicy dali przykład, jak się to robi. Wiemy dobrze, że w naszych własnych oczach osobliwości nasze stracą wiele na uroku, że w spokojne i ciche nasze życie wejdzie bluff, że hałaśliwa czereda turystów zagranicznych zatruje nam niejedną chwilę, ale niech nam tę myśl osłodzi nadzieja, że wtedy wraz z turystami przypłynie strugą złoto, ten najwyraźniejszy dowód dobrobytu obywateli i potęgi państwa.

ODCZYT W A. P. O WYSTAWIE SAMOCHODÓW W BERLINIE

Z inicjatywy nowo utworzonej Komisji Propagandowej odbył się w Automobilklubie dnia 27 marca, wieczór, na którym wygłosili odczyty radca, Stanisław Szydelski oraz inż. Tadeusz Sokołowski. Odczyt inż. Sokołowskiego, jako krótszy podajemy w całej rozciągłości, zaś z ciekawego odczytu o wystawie samochodowej w Berlinie podajemy tylko skrót. Odczyty wygłoszone zostały wobec nader licznego audytorjum. Obecni byli prezes A. P. p. Wiceminister Komunikacji inż. Piasecki, Dyr. departamentu, inż. Siła Nowicki, nacz. wydziału ruchu drogowego, inż. Łaguna, przedstawiciele przemysłu i handlu samochodowego i w. in.

Bogato ilustrowany przeźroczami w ilości około 100, odczyt o wystawie rozpoczął p. Szydelski, od zilustrowania warunków motoryzacyjnych i drogowych Rzeszy Niemieckiej. Rzesza posiada obecnie przeszło 900,000 motocykli, 607,591 samochodów osobowych, 168,712 samochodów ciężarowych i 30,405 ciągników (traktorów) zarejestrowanych w roku 1934. Ponieważ na rok 1935 przewiduje się sprzedaż około 200,000 samochodów, więc w roku 1935 ilość wszystkich pojazdów mechanicznych osiągnie lub nawet przekroczy dwa miljony sztuk. Jeżeli chodzi o samochody osobowe, to 31,7 procent stanowią samochody o pojemności 1000—1500, centymetrów sześć. i 23,4% samochody o pojemności 1500—2000 cm. sześć. Mimo szalonego rozwoju przemysłu samochodowego w Niemczech 17,4% samochodów osobowych i 25,1% samochodów ciężarowych jest zagranicznego pochodzenia, przyczem w kategorjach od 3300 ccm. do 4200 ccm udział samochodów zagranicznych wynosił w roku 1934 85,5%.

Małe i tanie samochody wymagają dobrej sieci drogowej. Niemcy posiadają ok. 220.000 kilometrów dróg bity, a wydatki na drogi wynosiły w roku 1933 ok. 600 miljonów RM. W roku 1934 było w budowie ok. 2600 kilometrów autostrad.

W opisie wystawy prelegent pokazał na ekranie i omówił szereg najciekawszych typów a w szczególności samochody „Auto-Union", koncern, składający się z fabryk DKW, Audi, Horch i Wanderer wyrabiający samochody od dwucylindrowych dwutaktowych DKW o pojemności 684 ccm. w cenie 1865 RM. do samochodów 8-mio cylindrowych Horch w cenie 7750 RM., a dający nader ciekawe konstrukcje np., silnik 4-cyl. DKW o specjalnych cylindrach, służących tylko do komprymowania, lub też napęd przedni DKW i Audi, samochody BMW o specjalnej ramie rurowej Adler z napędem przednim Mercedes-Benz o 5-cio biegowej skrzynce biegów i osiach wahliwych. Następnie słuchacze mieli sposobność zapoznać się z konstrukcjami samochodów Hansa Maybach, Stoewer, Tatra, Opel i innych. Najtańszym samochodem osobowym był na wystawie samochód marki Framo-Piccolo o silniku ponad 200 ccm, a więc słabszym od silnika przeciętnego motocykla. Prowadzenie tego samochodu nie wymaga w Niemczech prawa jazdy. Samochód taki, jako karetka czteroosobowa kosztuje 1295 RM.

Następnie omówił prelegent działalność poczty niemieckiej jako największego przedsiębiorcy samochodowego w Europie, posiadającego w swoim taborze ok. 14500 samochodów obsługującego 2400 linij autobusowych na 51000 kilometrów. Poczta niemiecka przechodzi całkowicie na silniki Diesla, nawet w samochodach ciężarowych o nośności 1500 kg. Towarzystwo Kolei Niemieckich pokazało cały szereg samochodów specjalnych do przewożenia cystern kolejowych wagonów, a nawet lokomotyw po szosach na specjalnych wózkach, poruszanych przez ciągniki. Potrzebne one są zgodnie z zasadą kolei niemieckich, że towar ma być odebrany w domu nadawcy i dostarczony do domu odbiorcy. Pozatem wystawiła kolej cały szereg silników do wagonów motorowych od 120 do 650 KM. Wagon motorowy Berlin — Hamburg

przebywa przestrzeń ok. 300 km. w przeciągu 2 godzin i 18 minut, rozwijając przeważnie szybkość 160 km/godz. Kolej prowadzi też próby z samochodami na paliwo specjalne, jak np. gaz drzewny, gaz ziemny i t. p., co jest zrozumiałe wobec tego, że Rzesza Niemiecka importuje obecnie ok. 70% benzyny i ok. 90% olei dla swych samochodów, z zagranicy.

Najciekawszą częścią wystawy był według opinji prelegenta dział samochodów ciężarowych. Firmy Henschel, Büssing-NAG i Krupp wystawiły tutaj cały szereg podwozi odznaczających się solidnością budowy i ciekawymi szczegółami konstrukcyjnemi.

Ogólną uwagę zwracał samochód parowy firmy Henschel, przeznaczony dla kolei niemieckich. Samochód ten nie posiada zupełnie skrzynki biegów, ani też sprzęgła, co jest nader ważne, jeżeli uprzytomnimy sobie, że miejski autobus w Berlinie zmienia dziennie ok. 4500 razy biegi i tyleż razy operuje sprzęgłem. Maszyna parowa tego samochodu mieści się w moście tylnym i posiada dwa cylindry jeden wysokociśnieniowy, drugi niskociśnieniowy.

Ciśnienie w kotle rurowym wynosi ok. 100 atmosfer a temperatura pary ok. 450 stopni. Rozruch takiego autobusu trwa ok. 4 minut, a szybkość osiągalna ok. 100 km/godz. Pozatem ciekawe są samochody przystosowane do napędu gazem przewożonym w butlach stalowych. Gaz ten o ciśnieniu od 18 do 100 atmosfer w zależności od rodzaju gazu, przechodzi do specjalnych rozprężników membranowych, a z nich prosto do karburatora. Samochody na gaz drzewny mają specjalne generatory przystosowane do spalania częściowego węgla drzewnego lub drzewa. Podobno oszczędność na paliwie wynosi w warunkach niemieckich ok. 80%. Był na wystawie także jeden samochód osobowy (Ford), który zamiast kufra ztyłu miał taki generator do wytwarzania gazu drzewnego. Samochód ten przeszedł już wiele prób i okazał się bardzo tani w eksploatacji.

Firma Büssing-NAG wystawiła podwozie autobusowe dwusilnikowe z silnikami Diesla o łącznej pojemności 27 litrów. Jeden silnik umieszczony jest z przodu, a drugi ztyłu podwozia i każdy działa na jedną oś tylną (samochód jest trzyosiowy).

Drugi silnik włącza się samoczynnie gdy jeden nie wystarcza do pociągu. Moc silników wynosi 240 KM, a osiągalna szybkość 120 km/godz. Następną ciekawą konstrukcją był samochód ciężarowy 10-tonowy Henschel o silniku 12 cylindrowym, składającym się z dwu bliźniaczych silników 6-cio cylindrowych, umieszczonych w jednym karterze. Samochód ten był przystosowany do napędu na gaz drzewny i każdy z silników obsługiwany był przez osobny generator. Samochód ten pozatem miał servo-kierownicę, to znaczy, że kierowanie na zakrętach jest w nim wspomagane zapomocą niedociśnienia w rurze ssawnej.

Z całej tej produkcji widać ew. przystosowanie się do celów wojennych i dążność do wyzwolenia się od zagranicy pod względem środków napędowych. Ciekawy był rysunek kuchni polowych na pneumatykach ciągnionych przez samochody osobowe o silniku chłodzonym powietrzem marki Phänomen.

Konstruktor holenderski Jonhoff wystawił bardzo ciekawą konstrukcję samochodów i przyczepek o samozwrotnych osiach, umożliwiających łatwe branie zakrętów, dzięki temu, że wszystkie przyczepki robią ten sam łuk co i samochód-ciągnik.

O przystosowaniu się przemysłu do celów wojennych świadczą też liczne konstrukcje autobusów jednoosiowych, nakładanych na traktory siodłowe. W razie wojny traktor taki może być natychmiast użyty do ciągnienia armat. Do tego celu też służą specjalne przyczepki o udźwigu 50 do 100 ton. Odpowiada to, zdaje się, wadze dużego czołga.

Dzięki uprzejmości fabryk niemieckich mógł prelegent wyświetlić około 100 pięknych tablic, rysunków i fotografij, dających nader przejrzysty pogląd na nowoczesne konstrukcje niemieckie, a tak duża ilość obrazów świetlnych uczyniła odczyt nader zajmującym, nawet dla laika, toteż prelegenta nagrodzono hucznemi oklaskami.

Następnie odczyt p. inż. Sokołowskiego odczytał w zastępstwie chorego prelegenta, p. redaktor Morsztyn. Treść odczytu podajemy poniżej.

POPULARYZACJA SAMOCHODÓW W NIEMCZECH.

Referat wygłoszony przez Inż. T. Sokołowskiego na konferencji w Automobilklubie Polski, w dniu 27-III-1935 r.).

Do niedawna motoryzacja Niemiec była, w stosunku do innych krajów zachodnio-europejskich, dziedziną raczej zaniedbaną.

Pomimo tego, że przemysł samochodowy niemiecki należy do najstarszych w świecie i posiada najlepsze tradycje, w ciągu dziesięciu lat powojennych zaczął się on chylić ku upadkowi. Dopiero Rząd 3-iej Rzeszy, doceniając pierwszorzędne znaczenie motoryzacji, jednem zdecydowanem zarządzeniem rozpoczął akcję popularyzacji samochodu, czyli to, co zwykliśmy nazywać „motoryzacją". Tem samem postawił odrazu przemysł samochodowy na nogi, dając mu w pełni korzystać z możliwości zbytu, jakie daje mu tak obszerny rynek, jak niemiecki.

Jak to zrobiono, o tem dużo i obszernie w ostatnich czasach mówiono i pisano. Nie będę powtarzał rzeczy powszechnie znanych.

Jedno konstatuję:

Przemysł niemiecki istniał, a pomimo to nie mógł sam wywołać motoryzacji. Przemysł wegetował, a nawet upadał.

Gdy wywołano motoryzację — przemysł się odrodził i szybkiemi krokami dogania swych zachodnich konkurentów.

Przemysł potrzebuje zatem rynku zbytu. Sama ilość mieszkańców i powierzchnia kraju nie świadczy o istnieniu i wielkości rynku zbytu. Dopiero wzbudzenie zainteresowania samochodem i udostępnienie go wszelkiemi środkami, szerokim warstwom ludności — czyli to co nazywamy „motoryzacją" — tworzy rynek zbytu dla przemysłu.

Dzięki szalonemu wzrostowi sprzedaży samochodów w Niemczech przemysł niemiecki potrafił prawie że podwoić swą produkcję.

Nie było to może tak trudnem, jeśli się zważy doskonałe tradycje tego przemysłu oraz znakomicie rozwinięty przemysł pomocniczy.

W 1934 roku, import wraz z montażem wyniósł niecałe 12% ogólnej ilości sprzedanych samochodów, przyczem czysty import wyniósł tylko 3%.

Ciekawe są dane, dotyczące udziału importu w sprzedaży samochodów osobowych, a mianowicie w kategorjach:

do	1,2 ltr.	— 10%	importu
	2 „	— 5%	„
ponad	2 „	— 100%	„

Jak widzimy, samochody ponad 2 ltr. są w tej samej ilości importowane, względnie montowane, co fabrykowane w Niemczech. Przyczynia się do tego w pierwszym rzędzie Ford montowany w Kolonji.

Jednak wogóle samochodów o litrażu ponad 2 ltr. do 3,3 ltr. produkuje się w Niemczech stosunkowo bardzo mało, bo tylko ca. 6% ogólnej ilości, zaś kategorji wozów o litrażu ponad 3,3 ltr. zarejestrowano już tylko 2% ogólnej ilości, w tem fabrykacji niemieckiej zaledwie 0,7%, t. j. około 850 sztuk, reszta był to import amerykański.

Niemieckie samochody kategorji wielkolitrażowej, to wozy luksusowe, sportowe i reprezentacyjne, tylko montowane wozy wielkolitrażowe są to t. zw. samochody popularne, bo są to Fordy.

Wyciągamy z tego wniosek, że popularyzacja samochodu w Niemczech w zakresie wozów osobowych, polega na produkcji samochodów o silnikach poniżej 2 ltr.

W zeszłym roku sprzedano ponad 50% małych wózków do 1,2 ltr., (a zatem tego typu, co znany w Polsce Fiat 508), i 42% wszystkich sprzedaży wozów nieco większych, od 1,2 ltr. do 2 ltr., przeważnie jednak 1,5 litrowych.

Przeciętna cena samochodu w kategorji do 1,2 ltr. a zatem połowa samochodów osobowych, sprzedanych w 1934 r. w Niemczech, wynosi RM. 2.000, to jest przeliczone według parytetu zł. 4.400 za sztukę.

Cena przeciętna kategorji następnej — RM. 4.000, t. j. zł. okrągło 8.500.

Podkreślamy, że jest to cena przeciętna, gdyż w tej kategorji ceny zaczynają się już od RM. 3.000, a kończą, zależnie od karoserji, na RM. 9.000.

W każdym razie, całkowicie odpowiedni wóz dla upodobań większości naszej klijenteli polskiej, można nabyć w Niemczech już od zł. 7.000 wzwyż.

Co się tyczy najmniej licznej pod względem sprzedaży kategorji ponad 2 ltr., to po odrzuceniu wozów importowanych i montowanych, których ceny odpowiadają kategorji średniej, ceny kształtują się już od RM. 6.000 wzwyż. Najdroższy wóz, sprzedawany po cenie katalogowej, jest t. zw. „Grosser Mercedes" 7,7 ltr. z kompresorem, cabriolet, cena RM. 47.500, t. j. ponad zł. 100.000.

W zakresie samochodów ciężarowych można mówić o popularyzacji w tem znaczeniu, jak o tem mówimy o samochodach osobowych, tylko w odniesieniu do ciężarówek do 2-ton. Sprzedano ich w 1934 r. okrągło 54% ogólnej rejestracji samochodów ciężarowych i autobusów.

Lekkie ciężarówki dla celów dostawczych, a zatem typu popularnego, budowane są przeważnie przez te same fabryki, które budują popularne samochody osobowe, przy użyciu wielu wspólnych organów. Ceny tych objektów są niskie.

Najbardziej rozpowszechniona marka Opel sprzedaje podwozie dostawcze 1-tonowe, w cenie RM. 2.450 czyli około zł. 5.400 i podwozie Opel-Blitz 2-tonowe za RM. 3.300, t. j. zł. 7.250. Tu produkcja jest już masowa, a konkurencją jest tylko Ford, który montuje podwozie 2-tonowe. W tej kategorji Opel (GMC) i Ford opanowują rynek niemiecki.

Jak wiemy, Niemcy celują w budowie wielkich podwozi ciężarowych i autobusowych, jednak zastosowanie tych objektów odbiega od pojęcia popularyzacji, a zatem od tematu, który obecnie poruszamy.

Gdy przeglądamy wykazy rejestracji samochodów, które w Niemczech są urzędowo co miesiąc ogłaszane, to spostrzegamy podziwu godną regularność sprzedaży.

Jest to czynnik niezmiernej wagi dla kierownictwa produkcji, gdyż jedynie mając do dyspozycji stały i dobrze funkcjonujący aparat dystrybucyjny, czyli zdrowy i solidny handel samochodowy, producent może planować i przewidywać rodzaj i ilość swej produkcji na nadchodzące okresy.

Jedynie wówczas może producent zracjonalizować swój zakup i planować oraz wykonywać inwestycje.

Ten wzgląd dobrze i w porę w Niemczech oceniono i umożliwiono zdrową i solidną egzystencję placówek

handlu samochodowego, niezbędnych dla popularyzacji samochodu. Można powiedzieć, że w Niemczech podobnie, jak w Ameryce, organizacja sprzedaży jest oczkiem w głowie fabrykantów samochodów.

Jak powiedziałem na wstępie, tak produkcja, jak i sprzedaż samochodów znajdowały się w Niemczech przed rozkwitem motoryzacji, w stanie bynajmniej nie kwitnącym.

W handlu samochodowym, który jest aparatem podobnie czułym, co i produkcja, panował stan niezdrowego zamętu. Konkurencja polegała na licytowaniu się w udzielaniu zniżek, dawanych bezpośrednio, lub w sposób ukryty, w opłacaniu zgraj zorganizowanych pośredników-szantażystów, w przepłacaniu szoferów i wreszcie na wzajemnem przelicytowywaniu się w cenach, dawanych za używane samochody, przyjmowane w rozliczeniu.

Ceny tych samochodów dochodziły do absurdu, wozy gromadziły się na składzie, powodując niestrawność przedsiębiorstw handlu samochodowego.

Rezultaty są aż nadto znane — katastrofalne upadłości firm, skądinąd świetnie prowadzonych, które zasłużyły sobie na lepszy los, a upadły tylko z powodu niezdrowych warunków.

Oczywiście również i ci, nietyle może nieuczciwi, co lekkomyślni i przedewszystkiem niefachowi konkurenci, którzy byli sprawcami nieszczęścia innych — nie wyszli z tej nierozsądnej walki zwycięsko, lecz musieli też szybko usunąć się z rynku, dając niestety, miejsce innym, podobnie niefachowym i lekkomyślnym kupcom samochodowym.

Zjawisko to prawie że nie jest znane w innych dziedzinach handlu, a tłomaczy się to tem, że handel samochodowy „to nie jest profesja, a choroba", jak mówią amerykanie. Na chorobę tę zapadają zbyt często skądinąd nawet dzielni kupcy z innych branż, gdy biorą się do handlu samochodowego.

W rezultacie fabryki samochodów nie były w stanie projektować i przewidywać swej produkcji, nie mając podstawy w mocnym handlu samochodowym, zapewniającym regularny zbyt.

Zakładanie własnych placówek sprzedaży nic nie pomagało, bo zmuszone one były postępować tak, jak do tego ich sytuacja zmuszała, a w razie oporu nic nie sprzedawały pomimo wszelkich wysiłków.

Odrodzenie motoryzacji w Niemczech pociągnęło za sobą odrodzenie produkcji i uzdrowienie handlu samochodowego. Uporządkowanie handlu nie było rzeczą łatwą, a zawdzięcza się ono organizacji całego kupiectwa samochodowego pod kontrolą „Samochodowego Towarzystwa Powierniczego" (Deutsche Automobil-Treuenhand Ges. — D. A. T.).

Oto program działalności tej organizacji, wywieszony w każdym miejscu, gdzie handluje się samochodami:

„Wychodząc z założenia, że dla osiągnięcia celów gospodarczych tych wszystkich, którzy samochody kupują, sprzedają i produkują, uporządkowanie rynku samochodowego jest postulatem nieodzownym, fabrykanci, importerzy i kupcy samochodowi zobowiązują się, w imię dobra ogólnego, uznać zasadę ochrony cen i wykonywać odnośne postanowienia Związku z całem zrozumieniem ich gospodarczego uzasadnienia".

Każdy, handlujący samochodami w Niemczech, podpisuje szczegółowo opracowaną deklarację, w myśl której zobowiązuje się, pod rygorem wysokich kar pieniężnych, nie udzielać żadnych zwykłych, lub ukrytych opustów od brutto cen fabrycznych, które zawierają wystarczającą marżę na pokrycie wszelkich kosztów handlowych oraz podatków i zysku. Wyjątki istnieją dla szkół szoferskich, instytucji państwowych, urzędników państwowych, kupujących samochody z subwencji rządowej, a nie z własnych środków, dla Zarządu Partji Narodowo-Socjalistycznej i dla tych nabywców, którzy nabywają jednorazowo conajmniej 5 samochodów wyłącznie dla własnego użytku.

Rabaty w tych wypadkach wynoszą od 3-ch do najwyżej 10% i te ostatnie w bardzo rzadkich wypadkach.

Deklaracja przewiduje ścisłe normy, dotyczące sprzedaży samochodów własnemu personelowi, wyprzedaży objektów pokazowych i t. d.

Kwestja wynagrodzenia za pośrednictwo ujęta jest w bardzo ścisłe ramy. Maximum prowizji wynosi w sumie 2% ceny brutto.

Oprócz tego przewidziana jest premja dla szoferów (Pflegegeld), w wysokości najwyżej 1%, płatna po 6-ciu miesiącach używania samochodu i tylko na podstawie pisemnego zezwolenia właściciela samochodu.

Sprawa przyjmowania używanych samochodów, jest uregulowana z prawdziwie niemiecką gruntownością.

D. A. T. wydaje przez swych zaprzysiężonych taksatorów interesantom świadectwo na używany samochód, który tenże zamierza oddać w rozrachunku, kupując samochód nowy.

Świadectwo to zawiera cenę, wycenioną na podstawie przeciętnych cen rynkowych, a skorygowaną przez taksatora na podstawie stanu danego samochodu.

Reflektant na kupno nowego samochodu zgłasza się z tem zaświadczeniem do sprzedawcy nowych samochodów, który bynajmniej nie jest obowiązany przyjąć oceniony przez D. A. T. używany samochód, może go natomiast przyjąć po cenie takiej, jaką uzna za odpowiednią dla siebie, jednak nie wyższej, jak ocena D. A. T.

Za przekroczenie zobowiązań, kary są następujące:

za 1-szy raz — 30% ceny samochodu, ale nie mniej RM. 1.000;

za 2-gi raz — 60% ceny samochodu, minimum RM. 3.000;

za 3-ci raz — 100% ceny samochodu minimum RM. 5.000.

Recydywistom nikt nie ośmieli się już więcej samochodu dostarczyć. Taki swój interes może zamknąć. Dawniej zaś zrobiłby plajtę i pociągnął innych za sobą.

Po wprowadzeniu nowego porządku, do którego przyłączyli się bez wyjątku wszyscy zainteresowani, fabrykanci mogli za zgodą kupców obniżyć marżę zysku, eliminując z niej wszystkie pasożytnicze pozycje, niepotrzebne ani handlującym, ani konsumentom.

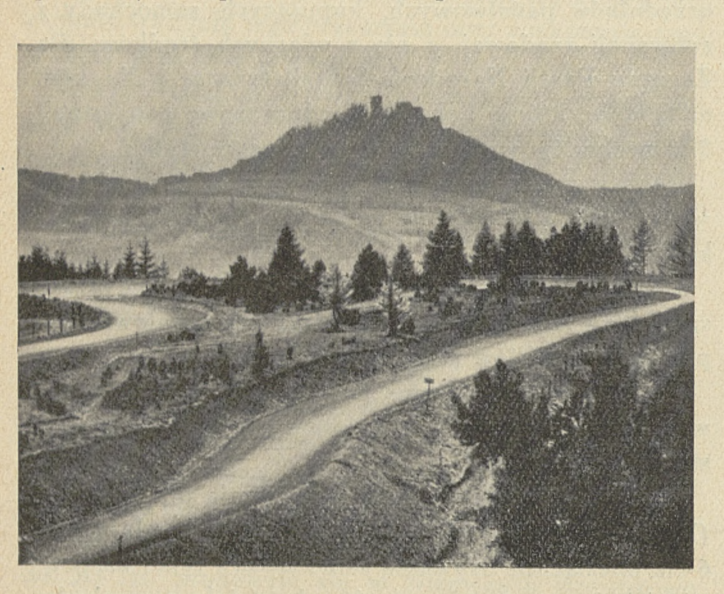
Fabrykant może liczyć teraz na stałą i regularną sprzedaż, a zatem może przewidywać i planować swą produkcję. Kupiec zarabia, ulepsza swe urządzenia, obsługuje sprawnie klijenta i płaci podatki, a konsument ma tani samochód.

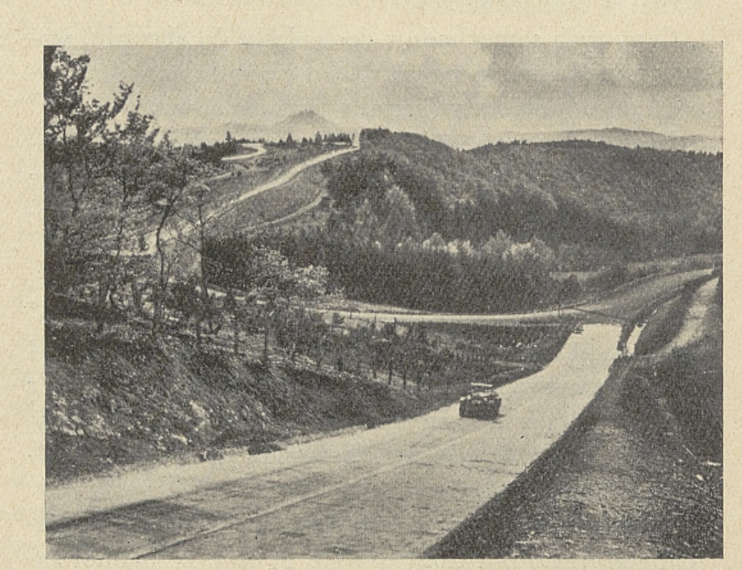
Pragnąłbym, aby ten przykład przyczynił się do zwalczenia mniemania, że tani samochód kupić można tylko u sprzedawcy, który sprzedaje po okazyjnych i wyjątkowo niskich cenach.

Dorywcze korzyści z extra-opustów są pozorne, bo mszczą się na skórze konsumenta i producenta wskutek nieuchronnej dezorganizacji rynku.

Kierownictwo 3-ciej Rzeszy decydując się na poparcie motoryzacji, stworzyło atmosferę, w której chylący się ku upadkowi przemysł samochodowy w ciągu roku podwoił i ulepszył swą produkcję, zaś handel samochodowy uzdrowił się, a w rezultacie popularyzacja samochodu została osiągnięta.

T. Sokołowski.





Widoki z Nürburg Ring.

NÜRBURG RING.

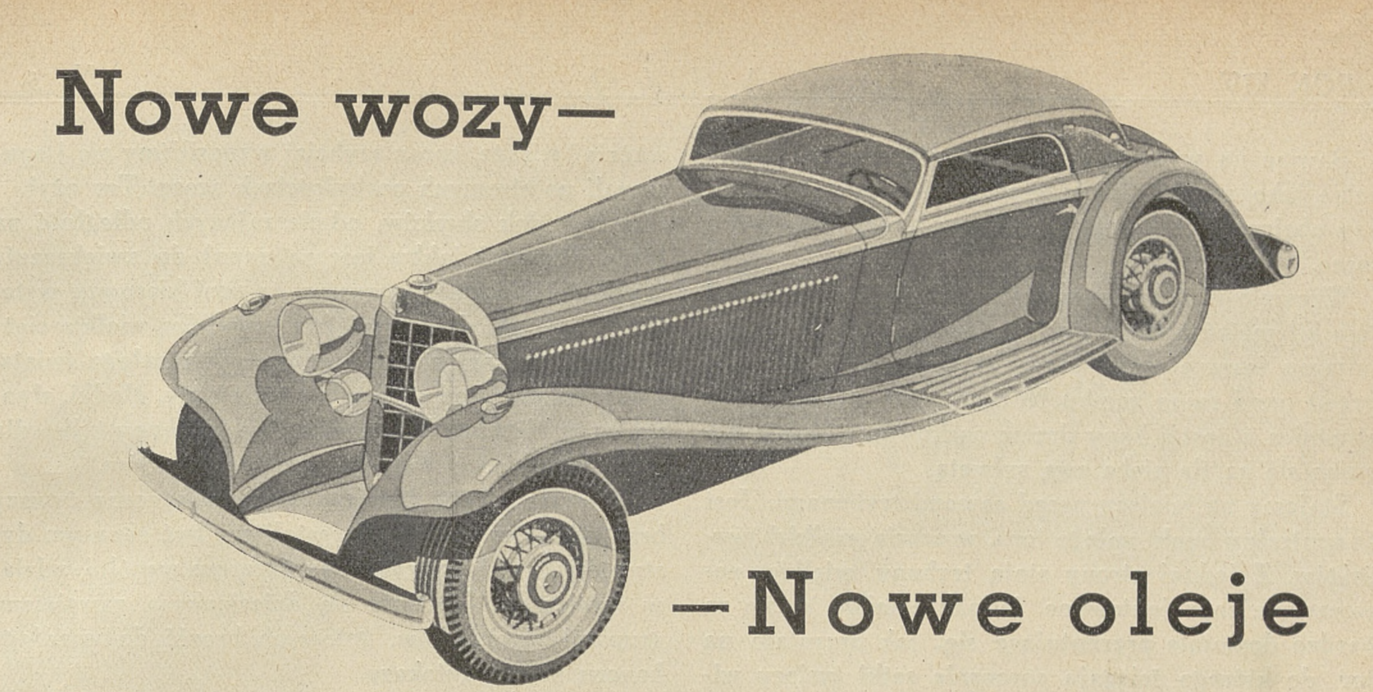
Żaden szanujący się automobilista bawiąc w Koblencji nie może chyba odmówić sobie przyjemności chociażby obejrzenia słynnego toru wyścigowego w Nürburg Ring.

Jest to jeden z najwspanialszych, a zarazem najbardziej chyba malowniczych torów wyścigów samochodowych w Europie Centralnej. Długa wstęga betonowa, obramiona z obu stron zielenią lasów, lub miejscami obsadzona tylko drzewami i ciągnącemi się poza niemi szmaragdowemi łąkami, biegnie na przestrzeni przeszło 28 kilometrów. Dzięki falistemu terenowi nie jest on jednostajną linją, ale coraz to podnosi się w górę, lub opada nadół, odsłaniając za każdym razem malownicze widoki na otaczający go zewsząd krajobraz.

Tor w Nürburg Ring jest nietylko ostatnim słowem techniki, ale również jednym z najpiękniejszych terenów krajobrazowych w Nadrenji. Trudne przeto naprawdę zadanie mają zawodnicy, startujący tutaj. Niewiadomo bowiem co bardziej przykuwać może ich uwagę, czy ostre wiraże i silne wzniesienia, stanowiące nieraz trudne do pokonania przeszkody, czy też podziwianie przecudnego otoczenia. Gdzie okiem rzucić napotyka wzrok szmaragdowo zielone wzgórza, odbijającą od nich kontrastem ciemną ścianę lasów, lub górujące między niemi nad całą okolicą ruiny zamku Nürburg. Wszystko to niby falistym pierścieniem otacza tor wyścigowy.

Zaledwie 60 kilometrów doskonale utrzymanej szosy dzieli Koblencję od toru w Nürburg Ring. Na całej swojej długości jest ona obstawiona tablicami, dokładnie oznaczającemi odległość, a w miarę zmniejszania się na nich cyfr zwiększa się nasze zaciekawienie.

Nowe wozy—



—Nowe oleje



Silnik współczesnego rasowego wozu wymaga szczególnie starannego doboru oleju. Wykorzystując nasze długoletnie doświadczenie w produkcji olejów lotniczych „GALKAR-AERO" podjęliśmy fabrykację nowych olejów samochodowych do wozów Sport i Luxusowych:

Oleje samochodowe „GALKAR-LUX"

stanowią rewelację w polskiej produkcji olejów samochodowych.



KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

S-KA Z OGR. POR.

Tankujcie wyłącznie wypróbowane PALIWO SAMOCHODOWE „GALKAR" z naszych błękitnych stacji ulicznych.

Bawiąc na wycieczce w Niemczech, nie mogliśmy sobie jako zamiłowani automobiliści odmówić rozkoszy obejrzenia i przejechania się po owym sławnym torze.

Wreszcie w pewnem miejscu, po przejechaniu iluś tam kilometrów szosa zaczyna powoli opadać w dół, mijamy jeszcze tylko parę zakrętów, i wyłania się przed nami ruina zamku Nürburg, wyrastająca niby strażnica z gęstej kępy drzew parkowych, cudnie rysując się na tle nieba swą sylwetą.

Stajemy na miejscu przed samemi trybunami. Jest to centralny punkt całego toru, w czasie wielkich wyścigów. Z jednej strony stoją trybuny, wielkie, nowocześnie zaprojektowane, jednakże mimo to nie za bardzo dostojnie prezentujące się, jak przystało na tor, do którego ściągają corocznie setki tysięcy widzów. Do trybun niemal bezpośrednio przytyka wielka oszklona restauracja.

Po drugiej stronie toru przedewszystkiem rzuca się w oczy „stajnia" z boksami na samochody, oraz istny lat różnokolorowych stacji benzynowych i olejowych, bardzo dowcipnie połączonych z reklamowemi słupami.

Powitała nas przedziwna cisza. Gorące promienie słońca ogrzewały uciekające nam z pod nóg wężowe wstęgi toru, które niewinnie poddawały się tym jesiennym pieszczotom. Patrzącc na skąpany w słońcu plac, miejsce tylu zmagań i tryumfów, musieliśmy w tej chwili poprostu zapomnieć o jakiemkolwiek współzawodnictwie, walce, lub co gorsza ofiarach ludzkich, których tyle napewno pochłonął już Nürburg Ring. Poddaliśmy się wyłącznie urokowi atmosfery zawodów, tego współzawodnictwa sportowego, które co roku od tylu już lat ściąga na tor Nürburg Ringu elitę kierowców automobilowych.

Zjechaliśmy w liczbie 10 wozów pełnych rozentuzjazmowanych gości, pragnących tak jak i my chociażby raz zobaczyć ów słynny tor. I raptem ktoś dla żartów rzucił projekt przejechania całego toru, po raz pierwszy nie rasowemi wozami wyścigowemi, ale naszemi zwykłemi autokarami, co niby wielkie ociężałe woły uprawiają komunikację i turystykę motorową.

Zaczęło się od dystyngowanej i spokojnej jazdy we wzorowym porządku, z przestrzeganiem kolejności numerów naszych autokarów, a skończyło na formalnych wyścigach automobilowych. Był to widok jednocześnie zabawny, ale i mocno emocjonujący, kiedy w istnym galopie zaczęły wymijać się na szosie wielkie, nadzwyczaj spokojne autokary. Niczem rumaki wypuszczone po długim wypoczynku ze stajni poczuły nagle nasze autokary w swoich żyłach krew rasowych maszyn wyścigowych. Poprostu poniosło ich. Zaczęła się szalona jazda. Braliśmy coraz odważniej wiraże, coraz szybciej wznosiliśmy się i spuszczali po stromych pochyłościach szosy. Tor ożył.

Sam widok słupków, odmierzających odległość na torze wzmagał jakby jeszcze zapał do zwiększenia szybkości. Możnaby przysiąc, że nasi kierowcy w tej chwili zapomnieli zupełnie, że prowadzą wielkie ciężkie autokary pełne gości przybyłych z całego świata. Oni widzieli przed sobą tylko tor, równy, gładki, słynny tor w Nürburg Ring, normalnie dostępny tylko dla wybitnych kierowców rasowych samochodów.

Wreszcie i sama publiczność zaczęła coraz żywszy brać udział w jeździe. Przestaliśmy być zgranym dystyngowanem towarzystwem biorącem wspólnie udział w wycieczce. Staliśmy się dziesięcioma zawziętemi grupami zawodników, gotowych bronić do upadłego honoru swego autokaru.

Tor ożył. Wykrzykiwano coraz głośniej, dodawano ducha szoferom, napędzając ich do pośpiechu. Wpadliśmy poprostu w szał. Jedynem życzeniem każdego gościa i każdego autokaru było być tym pierwszym. Z prawdziwą nieukrywaną radością wymijało się inne autokary, zimnym wzrokiem oglądało uszkodzone opony i inne podobne przeszkody hamujące bieg, lub unieszkodliwiające zawodników.

Wreszcie któryś autokar przyjechał pierwszy. Za nim kolejno w szalonym galopie zaczęły nadjeżdżać inne. I dopiero kiedyśmy wszyscy stanęli na starcie, kiedy zapał i sztuczna podnieta minęły, z zawstydzeniem zaczęliśmy spoglądać po sobie, jak dzieci, które coś zbroiły, a potem się wstydzą. Nikt w tej chwili nie umiałby już powiedzieć od czego zaczęła się ta szalona gonitwa i pocośmy ją wszczynali. Przecież chwilami tylko Opatrzności mogliśmy zawdzięczać, że nasze wielkie ciężkie autokary nie zarzuciły nas gdzie po drodze do rowu, kiedy to na stosunkowo wąskich odcinkach toru wypadało im się mijać w niezwykle szybkiem tempie.

Ale winowajcą jedynym był tylko tor. On to niby kusząca rusałka zarzucił na nas sieci swego uroku, i sami nie wiedząc kiedy i dlaczego musieliśmy się poddać jego władzy. Taka to już widać moc piekielna tkwi w torach wyścigowych, że nawet kiedy są niby to spokojne, uśpione promieniami niewinnego słońca, jeszcze kuszą i narażają nieopatrznych kierowców, nawet takich, którym wyścigi ani do głowy normalnieby nie przyszły.

Rozbawieni i pełni jeszcze świeżo przeżytych emocji opuszczaliśmy piękny i wspaniały tor w Nürburg Ring, który napewno śmiał się jeszcze z nas długo i serdecznie, że mu się udało zrobić z autokarów rasowe maszyny wyścigowe, a ze spokojnych ludzi rozpalonych uczestników wyścigowych. To tylko chyba potrafi tor wyścigowy.

Marja Szachówna.



Karawana wielbłądów we wschodniem Marokko. *(Jul. Wachtel)*

Juljusz Wachtel.

MOTOCYKLEM PRZEZ AFRYKĘ PÓŁNOCNĄ

Hallo, hallo, tu mówi Polska Agencja Telegraficzna P. A. T. Dziś w godzinach porannych przejechali z Polski na terytorjum Niemiec dwaj studenci na motocyklu solowym F. N. Jak zdołano stwierdzić, dwaj młodzi motocykliści mają zamiar objechać dokoła Europę i Afrykę Północną. Podajemy główne wytyczne trasy: Berlin, Paryż, Madryt, Afryka, Rzym, Wiedeń, Praga — Polska.

Hallo, hallo, tu krótkofalowa stacja nadawcza wieży Eifel. Komunikujemy przybycie dwóch studentów polskich, robiących rajd motocyklowy dookoła Europy i Północnej Afryki. Celem rajdu są nasze kolonje afrykańskie: Marokko, Alger, Tunis.

Hallo, hallo, tu radjo Gibraltar. Dzisiaj o godz. 15.30 według czasu zachodnio-europejskiego załadowano na statek „Ceuta" motocykl polskich podróżników. Jak się dowiadujemy, są to dwaj studenci, którzy traktują swą wyprawę z punktu widzenia techniczno-turystycznego. Maszyna pracuje bez zarzutu. Obaj poszukiwacze przygód czują się doskonale.

. . . .

...Nasz okręt dobijał powoli do brzegów afrykańskich. Staliśmy oparci plecami o mostek kapitański, patrząc nieruchomo przed siebie. W tej chwili nie byliśmy w stanie ruszyć się, odwrócić. Wszelka myśl o czemkolwiek innem byłaby poprostu niemożliwością. Z zapartym oddechem patrzyliśmy prosto w dal, jak w hypnotyzujące, zielone oczy węża. Nie było takiej siły, która mogłaby nas w tej chwili oderwać od tego, bo oto przed nami była Afryka!

Afryka! Afryka!

Afryka, oślepiająca potężnym blaskiem południowego słońca, Afryka, dzika i niezbadana, Afryka, ten tajemniczy Czarny Ląd, otoczony nimbem dziwnych, mrożących krew w żyłach przygód. Kraj, o którym marzyliśmy, od tak dawna, cel i istota naszych projektów teraz nareszcie stał się dla nas rzeczywistością! Za chwilę staniemy silnie na gruncie afrykańskim, a potem już nic nas nie zawróci z obranej drogi! — Choćby to miało drogo kosztować! — Nic!

Afryka!

Dobijamy do Ceuty. Już rzucono cumy. Stoimy przy molu. Po dwóch limuzynach przychodzi kolej na naszą maszynę. Sieć linowa oplątała boki motoru i ścisnęła dwa ogromne skórzane juki, wiszące z obu stron tylnego koła. Dźwigar podniósł sieć lekko w górę i obróciwszy się położył ją na kamiennem molu.

Stanęliśmy na gorącej, afrykańskiej ziemi. A więc dopięliśmy upragnionego celu. Teraz pomkniemy w dal, z pełną swobodą, niezależni od nikogo, zdani tylko na własne siły. Europa została za morzem. Pozostaje tylko jedno: do Afryki, wgłąb Czarnego Lądu, po nowe, nieznane przygody! Uhu!!!

Przez Afrykę mamy 3300 km, od Gibraltaru do Tunisu. Trzy tysiące trzysta kilometrów nowych przygód, czających się za każdym wirażem, czyhających na każdym odcinku szosy, biegnącej przez nagi, spalony żarem słońca step! — To jest życie! Jakże inaczej żyje się w takich warunkach, gdy cały czas trzeba mieć oczy bacznie otwarte, gdy każdy zmysł musi być w ustawicznem pogotowiu, bacznie i czujnie spełniając swe obowiązki!

— Wtedy żyje się mocno, pełną piersią, wtedy życie nabiera wartości. Dopiero wtedy człowiek nauczy się je cenić i tem silniej je bronić.

Cała Afryka leży przed nami — a więc dalej!

Od samego początku mieliśmy twardy orzech do zgryzienia: przejazd przez Marokko hiszpańskie. Odcinek od Gibraltaru do Casablanki, a zwłaszcza przez Marokko hiszpańskie jest bardzo mało uczęszczany. To też maszyna przed wjazdem do Afryki musi być gruntownie zlustrowana i bardzo pewna, gdyż każdy, nawet niewinny defekt motoru może mieć skutki wręcz groźne. Wtedy można polegać na sobie — i tylko na sobie, bo znikąd nie można liczyć na pomoc. Raczej na wszystko inne, niż na pomoc.

Po długich i uciążliwych dolegliwościach celno-paszportowych, w których nie obeszło się nawet bez sprawdzania juków — mimo ich wysoce turystycznego wyglądu, oraz, co gorsze — naszego „portfelu dewizowego" (notabene okazał się „być" skandalicznie pusty), opuściliśmy Ceutę, naszą bramę wjazdową do Afryki.

Od samego początku zauważyliśmy z zadowoleniem, że mimo wszystko ta Afryka, to solidna firma i jak tak dalej pójdzie, to chyba nie zawiedziemy się na niej. Od samej Ceuty „jak było w planie", jechaliśmy w zupełnem pustkowiu. Ani cienia człowieka! — Pustka kompletna! — To nas napełniło ślepem zaufaniem do kochanego Czarnego Lądu, że także w dalszym ciągu nie zrobi nam nieuczciwego kawału i że nadal będzie świecił „pustką rzewną"... hm... swoją drogą mógłby się wreszcie w tych nieskończonych polach niskich krzaków pokazać choćby nędzny ślad człowieka! Wprawdzie nie możemy uskarżać się na okolicę, bo wybrzeże morza Śródziemnego, wzdłuż którego biegnie nasza szosa, wygląda dziwnie pięknie w skośnych promieniach zachodzącego słońca, a białe, niskie mgiełki, zalegające skaliste wybrzeża są niezrównane w swej czystości i jasnym, spokojnym kolorycie, ale zawsze człek, to człek. Ha, widocznie trzeba będzie zrezygnować z widoku człowieka na dziś wieczór! — Trudn... nie, — jest! — Coś się tam rusza! Dobra!!

Za chwilę ujrzeliśmy tego człowieka. Tak, nawet obejrzał się za siebie... no, ale to był typ! Rozstąp się ziemio! Boże, cóż za oblicze!!



Całe szczęście, że za chwilę zakręt zakrył tego Araba. Równocześnie jakby dla rekompensaty za ten ciemny żart ukazała się ładna hacjenda przy szosie.

Ale hacjenda była nieprzychylnie ogrodzona wysokiemi sztachetami, a za niemi włóczyły się różne ciemne typy, nie budzące zbytniego zaufania, więc nasz zapał do ludzi jako takich w Afryce znacz-



U góry
Jarmark arabski.

U dołu
Typy kabylów. Odpoczynek na szosie.

U góry
Wielbłądy przy studni.

U dołu
Przejazd przez wioskę arabską — przy stacji benzynowej.

(Wszystkie zdjęcia J. Wachtel)



nie ostygł. Zdecydowaliśmy się więc jechać dalej, ale za chwilę zatrzymaliśmy się bogatsi o jedno doświadczenie więcej. Okazało się mianowicie, że noc w Afryce zapada nadzwyczaj szybko, nie bawiąc się, jak u nas, w dłuższe ceregiele. Poprostu jest zachód



słońca, za chwilę tarcza słońca chowa się za horyzontem, a jeszcze za chwilę jest noc i spokój. Już po krzyku.

To właśnie nas zaskoczyło. Zamiast normalnego polskiego sposobu zapadania nocy z figurami, począwszy od znikania czerwonego, zmachanego oblicza słońca za górami i lasami, dalej przez dłuższe igraszki półcieni z szarzeniem świata i z zacieraniem konturów w półmroku, wreszcie przez szczątek wieczornego zmroku aż do stopniowanej nocy, tutaj ni stąd ni z owąd słońce chowa się za krzaki, a potem szast prast i nagle jest noc! To też ledwo zorjentowaliśmy się, co się święci, a już było ciemno. Wobec tego nie namyślając się dłużej runęliśmy jak burza w szeroki rów i dawaj w krzaki! Motor z rykiem wściekłości jeszcze przez dłuższy czas pętał się po tych bezdrożach, zanim wreszcie znaleźliśmy odpowiednią polankę na nocleg. Wreszcie stanął i nagle zrobiła się niesamowita cisza.

Obawiam się, że gdyby jakikolwiek, byle porządny człowiek ujrzał przypadkiem nasze podejrzane machinacje nocne w związku z temi krzakami, to alboby osłupiał z podziwu, nad gwałtownością i brakiem opanowania naszych odruchów, albo też chwyciłby się momentalnie za potężnego Colt'a i ze złowrogą twarzą ruszyłby za łotrami. Trzecia możliwość: sprowadzenia na miejsce policji, jako wyidealizowana — odpada.

A tymczasem my nie myśląc o żadnych „alternatywach" pracowaliśmy w sposób zorganizowany nad założeniem obozowiska, jako że mieliśmy brzydki zwyczaj spędzania nocy na łonie Natury. Nałogowo i notorycznie sypialiśmy — w starej, cywilizowanej Europie po lasach, no, a tu, w tej Afryce — za przeproszeniem bez czci i wiary — już nawet i po krzakach. Tak, tak... a zresztą nic jeszcze nie wiadomo, co będzie dalej!

Pierwszy nasz nocleg w Afryce był więc jak zwykle pod gołem niebem. Ponieważ zaś w organizacji leży siła i tajemnica powodzenia, więc dlatego właśnie ja podniecałem w maszynce spirytusowej żar domowego ogniska, wsłuchując się z rozrzewnieniem, jak towarzysz włóczył się błędnie po okolicy. Chociaż wzorem Indjan nie zamieniliśmy ze sobą ani jedne-

go słowa, to jednak wiedziałem doskonale, że w tej chwili nie kierują nim żadne niskie pobudki osobiste, ale napewno modli się w duchu, aby mu dobre bogi pozwoliły potknąć się na jakimś wielkim kamieniu. Zdaje się, że wielkie nieba istotnie miały go w swej opiece, bo nagle tuż za mojemi plecami zrobił się straszny łomot, połączony z trzaskiem łamanych gałęzi, a w chwilę potem z ciemności wynurzyła się czarna masa, wlokąc ciężko jakąś skałę.

No co, jest?

Jest — westchnął, dysząc ciężko. Chodź mi pomóc, bo sam nie wbiję.

Postawiłem menażkę z kwakrem na ogniu i udałem się za nim, aby wbijać kołki do namiotu.

Uff, to była praca walić tym głazem. Wreszcie poszło i to. Teraz czekają nas już tylko przyjemności Leżymy wyciągnięci koło ognia i czekamy, aż się zagotuje woda na herbatę. Wszelka praca na dziś skończona.

Tak wyglądała nasza pierwsza noc w Afryce, w hiszpańskiem Marokku.

Rano pierwsze promienie wschodzącego słońca spędziły z naszych powiek straszliwe sny. Działy się rzeczywiście potworne historje. W tej chwili jakiś olbrzymi Beduin pędząc w dzikiej furji na ryczącym wielbłądzie meldował się prosto w maszynę. Ja daję pełny gaz, motor aż wyje, ale tylne koło wyrzuca tylko tumany piasku i stoi w miejscu. On już jest nademną, już widzę czarne, złe oczy i błyskające złowrogo zęby... ten ryczący, galopujący wielbłąd... Caramba!!! — Kto wie, jakby to się skończyło, gdyby nie słońce!

A mój kompan? — Spał cicho i tylko głowę łagodnie wystawiał ze śpiwora. Nagle krzyknął tak strasznie, że trup w rozkładzie rzuciłby się do ucieczki! — Boże, ten krzyk! — Zamarłem w przerażeniu, utkwiwszy w nim szeroko rozwarte oczy, a ten zbudził się i pyta, czy okręt odjechał?

No i odpowiadaj tu takiemu! Pewno, że odjechał.

Co?

Jakto co?! Odjechał.

Teraz on znowu spojrzał na mnie, jak na warjata. Rozpiąłem namiot i pierwszy wysunąłem się na czworakach na zewnątrz, nie wykorzystując nawet prawa dłuższego leżenia. Rozprostowałem zbolałe gnaty. Rozejrzałem się wokoło. W dali lśniło się morze w blaskach słońca, które teraz ostro szybowało w górę, chcąc nadrobić zapewne zwłokę, spowodowaną rozkosznem tête à tête z pianami morskiemi. Nasz namiot stał w morzu niskich krzaków, przeświecających małemi polankami.

Szybko zwinęliśmy obóz, odblokowaliśmy przednie koło i zaczęliśmy przedzierać się do drogi. Wreszcie błysnął pas asfaltu. Rozpoczęliśmy nowy dzień przygód.

Robi się coraz goręcej. Okolica zaczyna się powoli ożywiać. Coraz częściej spotykamy Arabów, idących krajem szosy. Z daleka widać wioski arabskie. Zbliżamy się widocznie do miasta.

Wreszcie ujrzeliśmy na wzgórzu pierwsze miasto w głębi lądu. Pierwsze typowo afrykańskie miasto: Tetouan. Zdaleka wyglądał, jak jedna duża, biała plama. Białe miasto!

(Dokończenie nastąpi)

Oryginalny zaprzęg mułów w Marokko francuskiem. *(J. Wachtel)*



Z DZIEDZINY BEZPIECZEŃSTWA

Nieoczekiwane wyniki mądrego zarządzenia.

„Aby zmniejszyć, jeśli już zupełnie nie usunąć hałasów, wywołanych ruchem kołowym na ulicach miast, należy zacząć od ujęcia tego ruchu w ściśle normy dyscypliny i porządku". Oto w paru słowach streszczenie licznych artykułów w prasie zawodowej i wniosków z dyskusyj na zjazdach techników ruchu kołowego całego świata.

We Włoszech postąpiono odwrotnie.

W grudniu r. z. naprzód w Rzymie, zaś w parę dni potem w Medjolanie wydany został, bez uprzednich ogłoszeń, zakaz używania sygnałów akustycznych w obrębie miasta. Przez pierwszy tydzień policja przypominała tylko o tym zakazie kierowcom, następnie jednak surowe względnie kary spadały na nieposłusznych.

Mądre to zarządzenie przedewszystkiem uczyniło możliwem życie w centrum obu miast, gdzie nieustanna kakofonja klaksonów i trąbek stawała się z miesiąca na miesiąc coraz silniejsza i coraz nieznośniejsza.

Skutek ten był łatwym do przewidzenia, nikt jednak nie mógł przypuścić, że zakaz da, i to natychmiast, inny, wprost nieoczekiwany, a ważniejszy jeszcze rezultat: zarówno w Rzymie, jak w Medjolanie z chwilą wprowadzenia zakazu trąbienia, liczba wypadków wybitnie się zmniejszyła.

I tak w Medjolanie w tygodniu, poprzedzającym zakaz zarejestrowano 83 wypadki samochodowe, z czego 45 zderzeń i 38 najechań na przechodniów; przy zderzeniach zabita została jedna osoba, dwie uległy ciężkiemu poranieniu, zaś 42 lekkiemu. Przy najechaniach śmiertelnych wypadków nie było, natomiast dziewięć ciężkich i 29 lekkich poranień. Tymczasem już w pierwszym tygodniu po wydaniu zakazu było tylko 61 wypadków, zatem prawie 25% mniej! W liczbie tej było 27 zderzeń (z jednym wypadkiem śmierci, jednem ciężkiem i 25 lekkiemi poranieniami) i 34 najechania (8 ciężkich i 26 lekkich poranień. Dodać jeszcze należy, że w tygodniu tym panowała w Medjolanie wyjątkowo silna mgła, która się bardzo przyczyniła do zwiększenia ilości wypadków.

Przypatrzmy się obecnie cyfrom za cały miesiąc luty w Rzymie. W roku 1934 było w miesiącu tym ogółem 706 wypadków samochodowych, podczas gdy w bieżącym roku 669. Różnica ta, stanowiąca około 5% jest w samej rzeczy znacznie większa, należy bowiem wziąć pod uwagę, że liczba samochodów, krążących po ulicach Rzymu, zwiększyła się przez ten rok o kilka tysięcy jednostek. Wyraża się to zresztą w danych statystycznych, które wykazują, że wypadki z ludźmi, a m. najechania spadły z liczby 117-u w roku 1934 do 116 w r. 1935, zderzenia wozów natomiast wzrosły z 372 w r. 1934 do 426 w bieżącym roku. W każdym razie ilość wypadków z ludźmi, nawet licząc bezwzględnie, znacznie spadła: z 342 do 303.

Rzecz jasna, że wypadki uliczne nigdy się nie dadzą zupełnie usunąć, są one bowiem nieuniknionym wynikiem przyśpieszonego rytmu życia w wielkich miastach. Jak to jednak wyżej podane przykłady dowodzą, liczba ich da się znacznie zmniejszyć, a to środkami, zmuszającymi kierowców do jazdy, jeśli nie wolniejszej, to uważniejszej, zaś przechodniów do uważniejszego przechodzenia przez jezdnię i dawania baczenia na sygnały. Takim środkiem jest, jak się okazało w praktyce, zakaz używania sygnałów akustycznych: kierowca, nie mogąc trąbić, musi, dla uniknięcia wypadku, uważnie i rozsądnie jechać, przechodzień, wiedząc, że go żaden sygnał nie ostrzeże, rozgląda się na wszystkie strony, nim zejdzie z chodnika.

Ale jest jeszcze jedna dobra strona tego zarządzenia: usuwając z ulic miasta odgłosy trąbek i klaksonów zwróciło ono uwagę władz kompetentnych na inne rodzaje hałasu ulicznego, jak np. wydech motocykli, hałasy, wydawane przez źle utrzymane, rozklekotane samochody ciężarowe i t. d. Zagadnienie usunięcia i tego rodzaju hałasów jest obecnie na wokandzie i przy znanej energji miarodajnych czynników we Włoszech, będzie niezawodnie wkrótce pomyślnie rozstrzygnięte.

Jan Erlich.

Ciekawa impreza Automobilklubu Republiki Czechosłowackiej.

W celu zmniejszenia ilości nieszczęśliwych wypadków w ruchu ulicznym, których ofiarami tak często padają dzieci, Automobilklub Republiki Czechosłowackiej zorganizował niedawno w swoim pałacu w Pradze imprezę, która z wielką wdzięcznością przyjętą napewno zostanie przez wszystkie matki.

Zorganizował on mianowicie kursy, zatytułowane „Wykłady o bezpieczeństwie", na których dzieci zaznajamiane są z głównymi przepisami ruchu, i przyuczane do rozumienia i prawidłowego interpretowania sygnałów ulicznych ostrzegawczych i kierunkowych, jak również sygnałów świetlnych. Zwracana jest pozatem ich uwaga na sytuacje, które wywołują wypadki na ulicach i na skrzyżowaniach i wreszcie dawane są im obrazowo za pomocą filmu, przykłady skutków wypadków ulicznych.

Każdy wykład prowadzony jest przez eksperta, który w sposób jak-

najtreściwszy, ale jednocześnie i jaknajzrozumialszy uczy dzieci podstawowych zasad i przepisów, które w imię własnego bezpieczeństwa winne one bezwzględnie przestrzegać. Dzieci mają możność zadawać pytania posterunkowemu ruchu, który asystuje na wykładzie: w ten sposób nabierają one zaufania do swego „anioła stróża" i jednocześnie przywykają widzieć w nim nietylko poskromiciela psot, ale i najlepszego przyjaciela, do którego zwracać się zawsze mogą bez żadnej obawy i z całkowitem zaufaniem.

chowywania zimnej krwi w chwili niebezpieczeństwa i wpływania w tymże duchu na swoich młodszych towarzyszy, którzy nie zdają sobie jeszcze sprawy z możliwości niebezpieczeństwa. Ślubowanie to potwierdzone zostaje przez wręczenie „pozwolenia jazdy", którem otrzymujący je zobowiązuje się być po dorośnięciu dobrym i ostrożnym kierowcą.

Słuchacze wykładów o bezpieczeństwie mają zresztą możność sprawdzenia natychmiast swoich zdolności, jako kierowcy za sterem malutkich samochodzików, którymi



Uroczyste otwarcie wykładów o bezpieczeństwie w Automobilklubie Rp. Czechosłowackiej przez Prezesa Klubu p. inż. Eustachego Mölzera.

W czasie kursów bezpieczeństwa, które kolejno będą organizowane dla wszystkic szkół, demonstrowane są dzieciom barwne znaki ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe, używane przy pojazdach, tarcze ostrzegawcze i t. p. Wykład, który jest z góry już przygotowany, kończy się wyświetlaniem obrazu pod tytułem „Strzeżcie się na każdym kroku".

Każdy wykład kończy się złożeniem przez dzieci uroczystego ślubowania, dobrowolnego przestrzegania zawsze przepisów ruchu, za-

rozjeżdżają po sali pod okiem posterunkowego, regulującego ruch.

Wykłady bezpieczeństwa, zorganizowane przez Automobilklub Republiki Czechosłowackiej stawiają po tej samej stronie frontu młodych przechodniów co i automobilistów. Pedagodzy, jak również organizatorzy kursów przywiązują do tych wykładów bardzo wielkie znaczenie.

Zaznaczyć jeszcze należy, że akcja ta prawdopodobnie najbardziej w swej formie, przystępna dla „zmotoryzowanej" dzisiejszej

młodzieży, wzbudziła wśród niej wielkie zainteresowanie. Na podstawie przeprowadzonych doświadczeń, stwierdzić należy, że dzieci, które przeszły kurs wykładów o bezpieczeństwie, wyniosły z niego bez porównania więcej korzyści praktycznych, niż z jakichkolwiek innych wykładów, w których nauka i ostrzeżenia dawane są jedynie za pomocą słowa.

Rozporządzenie Wojewodów o ruchu pojazdów na przejazdach kolejowych w poziomie szyn.

(Wszyscy wojewcdowie wydali ostatnio podobnie brzmiące Rozporządzenie. — Dla przykładu podajemy tu Rozporządzenie Wojewody Kieleckiego).

Na podstawie § 3 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 611) i § 53 rozporządzenia Ministra Komunikacji



Lekcja zasad ruchu ulicznego kierowanego przez posterunkowego.

i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55), zarządzam, co następuje:

§ 1. Prowadzący pojazd powinien przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego w poziomie szyn — zmniejszyć szybkość tak, aby mógł zatrzymać pojazd w każdej chwili przed przejazdem. Pojazdy zaprzęgowe powinny — przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego w poziomie szyn — jechać stępa.

§ 2. Przed przejazdami w poziomie szyn, które nie są zamykane rogatkami, prowadzący pojazd powinien, zanim wjedzie na tory kolejowe, upewnić się, czy nie widać zbliżającego się pociągu albo czy zbliżania się pociągu nie zapowiadają sygnały świetlne lub dźwiękowe, albo znaki dawane przez służbę kolejową.

§ 3. 1) Przed przejazdami w poziomie szyn, które nie są zamykane rogatkami, prowadzący pojazd powinien go zatrzymać w odpowiedniej odległości od toru kolejowego, gdy pociąg się zbliża lub gdy sygnały zapowiadają nadejście pociągu albo gdy służba kolejowa nakazuje zatrzymanie się.

2) Przed przejazdami, które posiadają rogatki, prowadzący pojazd powinien go zatrzymać, gdy rogatka jest zamknięta lub gdy się ją zamyka, albo gdy dzwonki ostrzegawcze oznajmiają, że zamknięcie rogatki ma właśnie nastąpić lub gdy służba kolejowa nakazuje zatrzymanie się przed rogatką.

§ 4. Prowadzący pojazd powinien zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do przejazdów kolejowych w poziomie szyn, jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów źle widać tory kolejowe przed przejazdami niezamykanemi, względnie rogatką przed przejazdami zamykanemi.

§ 5. Prowadzącemu pojazd nie wolno na przejeździe kolejowym w poziomie szyn zatrzymywać pojazdu ani wyprzedzać innych pojazdów.

§ 6. Prowadzący pojazd powinien na przejeździe kolejowym w poziomie szyn trzymać się, o ile możności jaknajbliżej prawej strony drogi.

§ 7. Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w drodze administracyjnej w myśl postanowień rozdziału IV ustawy z dnia 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656), w brzmieniu, ustalonem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 151).

§ 8. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie dnia 15 marca 1935 r. w/z WOJEWODA

(—) *Witkowski.*

Koncesje taksówkowe.

Jak wiadomo, przed przeszło dwoma laty wydana została ustawa z dn. 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznemi w obrębie gmin miejskich. Ustawa ta nałożyła na właścicieli dorożek samochodowych (taksometrów) obowiązek uzyskania najdalej w ciągu lat dwóch koncesji na prowadzenie tych przedsiębiorstw. Wkrótce upływa ten dwuletni okres, a tymczasem dotąd jeszcze nie ukazało się rozporządzenie wykonawcze do wspomnianej ustawy, skutkiem czego cała sprawa uzyskiwania koncesyj pozostaje nadal w zawieszeniu.

W związku z tem w jednym z najbliższych numerów „Dziennika Ustaw" ma się ukazać rozporządzenie wykonawcze do wspomnianej ustawy, które określi warunki, na jakich będą udzielane powyższe koncesje oraz ustali prawa i obowiązki koncesjonarjuszy. Jednym z najważniejszych obowiązków, jaki na właścicieli taksówek nałoży mające wkrótce ukazać się rozporządzenie wykonawcze, jest wprowadzenie przymusowego ubezpieczenia za przejechanie przechodniów i uszkodzenie cudzej własności.

Wspomniane rozporządzenie wykonawcze bliżej omówimy niezwłocznie po jego ukazaniu się. *(h. g.)*

Z ŻYCIA KLUBÓW

Otwarcie sezonu motorowego.

W dniu 5 maja r. b. odbędzie się w kościele pod wezwaniem Św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej doroczna uroczystość otwarcia sezonu sportów i turystyki motorowej.

Msza św. zostanie odprawiona o godz. 11-ej, poczem nastąpi poświęcenie maszyn.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Automobilklub Polski i Polski Związek Motocyklowy, pod których opieką znajduje się świątynia ich patrona, zwracają się do wszystkich miłośników sportów motorowych z gorącym apelem do gremjalnego wzięcia udziału w tej uroczystości.

Plakietki z wizerunkiem Św. Krzysztofa będą do nabycia przed kościołem.

Dojazd do Podkowy Leśnej szosą przez Raszyn, Nadarzyn — dalej nowobudowaną drogą na miejsce.

Wyjazd samochodów z przed gmachu Automobilklubu Polski — 10. Aleja Szucha w dniu 5 maja o godzinie 9 m. 30, lub punkt zborny w Podkowie Leśnej przed kościołem Św. Krzysztofa o godz. 10 m. 30.

XI Zjazd Ogólny Centralnej Międzynarodowej Rady Turystycznej.

XI Ogólny Zjazd Centralnej Rady Turystyki Międzynarodowej (Conseil Central du Tourisme International), odbędzie się w dniach od 13 do 18 maja w Krakowie. Program Zjazdu w skrócie wygląda jak następuje:

W dniu 13 maja przyjazd delegatów do Krakowa, wieczorem przedstawienie galowe w teatrze Miejskim. 14 maja — otwarcie oficjalne Zjazdu w Ratuszu, następnie posiedzenia i referaty. O godz. 13-tej otwarcie Międzynarodowego Konkursu afiszów propagandy turystycznej. Po zwiedzeniu Krakowa w autocarach — obiad wydany przez inistra Komunikacji dla delegatów i ich rodzin, poczem raut w salonach Starego Teatru, urządzony przez Prezydenta m. Krakowa. W dniu 15 maja z rana prace w komisjach, poczem śniadanie u Hawełki, wydane przez epartament Turystyki M. K. Po śniadaniu zwiedzenie kopalni w Wieliczce, w której Pan inister Komunikacji przyjmie gości herbatą. Po powrocie do Krakowa wieczorem wielkie galowe przedstawienie na dziedzińcu Wawelu. 16 maja — prace w komisjach, poczem zamknięcie Zjazdu. Następnie zwiedzenie okolic Krakowa, wieczorem obiad wydany przez Automobilklub Polski w Krakowskim Klubie Automobilowym. 17 maja — wyjazd autocarami w Pieniny, skąd przyjazd do Zakopanego. 18 maja wycieczka do Morskiego Oka i zakończenie Zjazdu. Zaznaczyć należy, że w dniach od 10 do 13 maja odbędzie się w Berlinie Zjazd Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych A. I. A. C. R., którego wielu delegatów przybędzie wprost do Krakowa. Na Zjeździe A. I. A. C. R. delegatem Polski będzie Prezes Honorowy Automobilklubu Polski p. hr. Raczyński, który następnie w imieniu A. P. przyjmować będzie delegatów Conseil Centrale w Krakowie.

Zjazd i Zlot Gwiaździsty na Tydzień do Poznania.

Automobilklub Wielkopolski łącznie z Polskim Touring Klubem i Aeroklubem Poznańskim z upoważnienia Automobilklubu Polski, w porozumieniu z klubami afiljowanemi urządza w dniu 4 i 5 maja 1935 r. konkurs otwarty pod nazwą „Zjazd Gwiaździsty na Tydzień Poznania".

Regulamin Zjazdu jest zgodny z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. T. A. C. R.

SKŁADAK I AUTO.

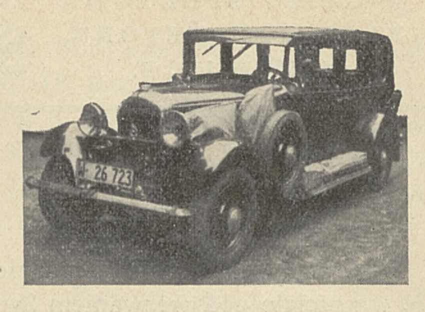
Zbliża się wiosna, a tuż za nią upalne i piękne lato. Wakacje, urlopy, dalekie wycieczki krajowe i zagraniczne, zwiedzanie nowych krain, poznawanie nowych szlaków dalekich, które przemierzać będziemy wspaniałą i silną, niezawodną maszyną, kupioną za zbierane w pocie czoła oszczędności. Wszakże tak mało pieniędzy na nią potrzeba: jakieś 4—5 tysięcy za luksusoluksusowe auto, pewne w pracy i mknące z szybkością 100 km/godz... Nareszcie zapanowały u nas stosunki cywilizowane i każdy może już sobie kupić dobry samochód za godziwą cenę...

Tak przecież brzmiały zapowiedzi urzędowe i dlatego wstrzymywaliśmy się wszyscy przez rok z zakupami samochodowemi. A teraz wiemy już, niestety, wszystko. Wiemy, że z szumnych zapowiedzi zostały tylko marzenia. I że ostatnie obostrzenia dadzą nam za cenę 5 tys. złotych samochód (jeżeli „takie coś" samochodem nazwać można) 10 konny, zamiast 70 konnego. Ha, trudno, zamiast motoryzacji mamy coś wręcz przeciwnego. Polacy są narodem bardzo wytrzymałym na tego rodzaju eksperymenty i zawsze mają nadzieję, że może i takie zarządzenie władz ma swe dobre strony. Przynajmniej wzrośnie spożycie wewnętrzne zelówek, które przecież są wyrabiane całkowicie w kraju.

Rozżaleni i zgnębieni automobiliści i kandydaci na nich mówią „trudno". I przez łzy uśmiechają się, szukając możliwości innego sposobu przepędzenia urlopu wśród natury. Remontują stare graty, kupują podwozia bez karoserji, jeżdżąc na zbitych z kilku desek prowizorycznych ławkach i przerzucają się gremjalnie na inne drogi sportu. W ostatnich czasach daje się zauważyć kolosalny pęd do wody. Kajaki, składaki, składaki, kajaki — oto, co opanowało ostatnio szeregi automobilistów. Ale nikomu nie wpadło na myśl, że mając jeszcze resztkę samochodu, na której da się przejechać z bólem kilkaset kilometrów, można uzupełnić swe sportowe zamierzenia i połączyć samochód, czy motocykl z kajakiem.

W zeszłym roku dokonałem ciekawej próby, zabierając ze sobą na urlop składak i przepędzając czas, wolny od jazdy na wodzie. Buszowałem cały miesiąc na pomorskich jeziorach, a nawet zawitałem z mym składakiem nad polskie morze. Doświadczenie wypadło wspaniale i od tej chwili zostałem gorącym zwolennikiem wożenia ze sobą składaka, który, wypakowany z samochodu i zmontowany w przeciągu kilkunastu minut, pozwalał mi na cudowne urozmaicenie podróży i stanowił naturalne i niezbędne uzupełnienie wyprawy samochodem. Jeżeli ktoś z Szanownych Czytelniczek i Czytelników chce mieć pełnię zadowolenia z samochodu, to niech mi choć raz uwierzy i zabierze ze sobą na samochód składak, a pozostanie już nazawsze zapalonym zwolennikiem tej sportowej kombinacji.

Pewną trudność stanowiło umieszczenie trzech worków ze składakiem, które nie mieszczą się do normalnego kufra samochodu, zajętego pozatem przez walizki. Ale od czego jest pomysłowość i doświadczenie? Dokonałem kilku prób, coraz to inaczej mocując pakunki i doszedłem do pomyślnego rozwiązania zagadnienia, które to rozwiązanie nie zmniejsza pomieszczenia na bagaże, i nie niszczy składaka. Umieściłem mianowicie



Składak „Piast" umocowany z boku.

plecak z powłoką pomiędzy lewym błotnikiem, a maską silnika, zarzucając ramiączka na latarnię; torbę z wręgami składaka umieściłem w podobny sposób na prawym błotniku, a podłużny pokrowiec ze szkieletem przymocowałem paskami do stopnia. Pozostał mi jeszcze drugi stopień wolny, który wyzyskałem do zamocowania pokrowca z żagielkami i takelunkiem. Podłużne torby należy mocować na stopniach w ten sposób, by wciśnięte były do samej ramy, przez co nie nadeptuje się na nie, wchodząc do samochodu. Jeżeli samochód nie posiada stopni, to podłużne pakunki mocować można wzdłuż grubego filca i mocno ściągnąć paskami. Ten sposób zamocowania składaka nie uszkadza lakieru samochodu i nie rujnuje ani powłoki, ani części drewnianych, nie zajmując jednocześnie miejsca wewnątrz wozu.

Powyższy, wypróbowany przezemnie na dystansie około 2 tys. km. sposób przewożenia podałem po powrocie firmie „Piastów", która wyprodukowała mój wspaniały składak i która stwierdziła, że sposób zamocowania jest bardzo celowy i dobry, zalecając go w tym roku dla wszystkich automobilistów.

Dla samochodziarzy, którzy jeżdżą luksusowo we wspaniałych limuzynach, lub innych poważnych wozach, polecam jeszcze umocowanie doskonalsze; aczkolwiek droższe. Należy mianowicie do tylnej ściany kufra przytwierdzić zapomocą śrub, lub pasów jedną pionową spłaszczoną rurę, w którą wstawia się sztorcem pokrowiec ze szkieletem, oraz skórzaną teczkę na pokrowiec z wręgami. Plecak z powłoką mocuje się wtedy na tylnem kole zapasowem, lub, jeżeli koła zapasowe są w błotnikach — na środku tylnej ściany kufra. Całość wygląda bardzo estetycznie i sportowo.

Jasnem jest, że limuzynę wyzyskujemy, jako kabinę do rozbierania się. Po zasłonięciu okien firankami przebieramy się w kostjumy kąpielowe, by przyjemność pływania jeszcze spotęgować i zabezpieczyć swe ubrania od kradzieży, zamykając drzwi na klucz.

Posiadanie składaka w samochodzie daje możność wyzyskania okazji przy



Składak „Piast" umocowany z tyłu.

przejedżaniu koło jezior, lub rzek. Pozostawiamy na godzinkę, lub na cały dzień samochód nad jeziorem, montujemy składak i rozkoszujemy się wtedy w całej pełni sportem wodnym.

Wyżej opisane sposoby umocowania składaka pozwalają nam na zabieranie ze sobą w drogę również dwóch składaków, by wszystkie osoby, jadące autem, mogły pływać. W tym wypadku między błotnikami, a maską silnika mocujemy dwa plecaki z powłokami, a na błotnikach przypinamy paskami dwa szkielety w pokrowcach. Natomiast torby z wręgami umieszczamy pomiędzy kołami zapasowemi w błotnikach, a nadwoziem samochodu, zawieszając je na pasach. Jeżeli koła zapasowe są ztyłu, wieszamy torby na kołach zapasowych, przykrępowując je na krzyż paskami.

Tak więc, drodzy automobiliści, możemy zapomnieć na chwilę o sprawionym nam zawodzie motoryzacyjnym, wyjeżdżając na starych wozach niedaleko, i uzupełniając naszą jazdę wspaniałym wodnnym sportem składakowym.

W. Rychter.

BABBITT.

Teraz jest okres remontów, względnie powinien być. Nie tracimy nadziei, że w niedługim czasie nastroje w sferach miarodajnych nie tylko się zmienią, ale i dadzą się odczuć w promotoryzacyjnych ustawach tak, że niejeden, ze zniechęconych automobilistów wyciągnie swój samochód z garażu i podda go przeglądowi, by odmłodzonym wozem wjechać w świt nowej ery automobilizmu w Polsce.

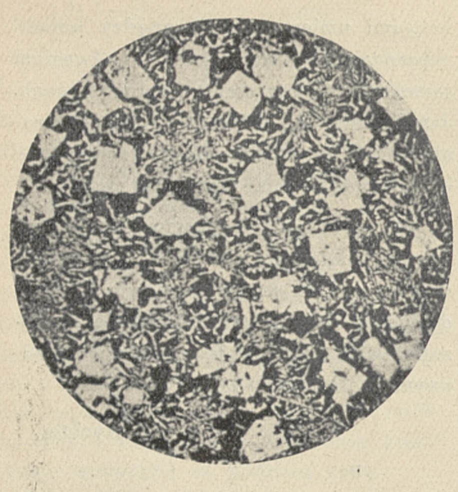
Jednym z przykrzejszych defektów samochodowych to wybicie się łożyska i jednocześnie jedna z najmniej znanych spraw przez ogół automobilistów, to kwestja wylania łożyska względnie doboru odpowiedniej kompozycji. Tej sprawie chciałbym poświęci! parę słów wyjaśniających i podać parę uwag na temat, co to jest kompozycja i jak się z nią trzeba obchodzić.

Przedewszystkiem sama nazwa: metal do wylewania panewek nazywamy zwykle kompozycją, białym metalem lub Babitem. Te pierwsze nazwy mówią same za siebie, ale co to jest „Babit"? U niektórych utarło się przekonanie, że Babit to specjalnie dobry metal pochodzenia zagranicznego. Tak nie jest. Babitem nazywają w Anglosaskich krajach wogóle każdy metal do wylewania łożysk, bez względu na jego dobroć i właściwości. Podobnie jak u nas nazywamy każdy rozdzielacz „Delco" bez względu na to, czy jest wyrobu Delco-Remy, Bosch, czy Auto-Lite. W 1883 r. Sir Izaac Babbitt pierwszy wprowadził kompozycję do wylewania panewek i od niego potem w Anglji zaczęto nazywać ten metal Babbittem, zaś pełna angielska nazwa brzmi „White Anti-Friction Metal". Oczywiście nazwa „Metal" nie jest ścisła, gdyż jest to stop kilku pierwiastków i najodpowiedniejsza polska nazwa jest „kompozycja". Kompozycja to stop cyny, antymonu i miedzi w odpowiednim stosunku. Podzielić można kompozycję na dwie grupy: z domieszką ołowiu i bez. Oczywiście wyżej wartościowe są kompozycje bez ołowiu, lane na zasadzie wyłącznie cyny.

Tu trafiliśmy na punkt powodujący najwięcej nieporozumień: znaczenie cyny w kompozycji i wogóle znaczenie procentowości cyny w danym stopie. Ogólnie przyjmuje się, że im więcej jakiś stop zawiera cyny tem jest lepszym. Jest to bardzo jednostronny punkt widzenia. Skład chemiczny jest nader ważnym, ale inny conajmniej równie ważny moment — budowę fizyczną — trzeba brać pod uwagę, a to z następujących powodów.

Na to by antymon i miedź mogły się znajdować w stopie w odpowiedniej ilości i w postaci odpowiednio rozwiniętych kryształów, kompozycja nie może zawierać więcej, niż ca. 86% cyny. Większa procentowość powoduje brak kryształków antymonu względnie niedostateczne rozwinięcie się ich. To znaczy: równie ważną jest struktura fizyczna stopu, dająca się obserwować w mikro-fotografjach. By odrazu dać obraz, jak to jest ważnem podaję tu dwie mikro-fotografje stopów o podobnym składzie chemicznym, jednak, wskutek odmiennego procesu wytwórczego, różniące się zasadniczo między sobą. Fig. 1 podaje metal dobry, a Fig. 2 metal nieodpowiedni, o strukturze zamazanej, bez rozwiniętych kryształków (wszystkie fotografje dostarczone mi zostały przez specjalną angielską wytwórnię The Eyre Co. Tandem-Works). Fotografje te wykazują jasno, że samo zmieszanie kilku metali ze sobą nie daje jeszcze dobrej kompozycji!

Jakie jest znaczenie wymienionych już domieszek do cyny i ich kryształków? Dobra struktura fizyczna (a więc i do-



Rys. 1.

bra kompozycja) odznacza się równomiernem rozmieszczeniem, odpowiednio wykształconych kryształków cyna-miedź i cyna-antymon. Kryształki cyna-antymon są kształtu kubicznego i twarde, zaś kryształki cyna-miedź są igiełkowate. Rola ich jest następująca: cyna służy jako matryca, niejako, w której zawieszone są te kryształki. Kryształki cyna-antymon są składnikiem mającym za zadanie nosić ciężar, cyna-miedź zaś otaczają te kryształki i utrzymują, je w zawieszeniu — nie dają im opaść na dół. Kryształki cyna-miedź twardnieją najwcześniej i uchwytują niejako te drugie, zaś cyna-antymon wystając nieco ponad powierzchnię kompozycji, tworzą z jednej strony powierzchnię dźwigającą ciężar z drugiej znów, pomiędzy niemi powstają jakby kanaliki dla smaru oliwy. Przez to wystawanie zmniejszają też powierzchnię cierną. Gdy kryształków cyna-antymon jest mało, to kompozycja jest miękka i mniej wytrzymała na zużycie i uderzenia. Jeżeli znów cyna-miedź przeważa to metal jest miększy wprawdzie, jednak te kryształki dadzą stopowi właściwości zapobiegające pękaniu i rozcieraniu się.

W cięższych wypadkach nie można używać kompozycji o znacznej ilości kryształków cyna-antymon, a małej cyna-miedź, gdyż kompozycja taka jest twarda i krucha.

Teraz podam parę fotografji kompozycji o różnych budowach i składach chemicznych.

Fig. 3 przedstawia kompozycję o ilości cyny ponad 90% — kryształki cyna-miedź są liczne, brak natomiast zupełnie cyna-antymonowych. Przy tej kompozycji niebezpieczeństwo pękania jest usunięte, jednak wytrzymałość jej jest niższa z wyżej podanych powodów.

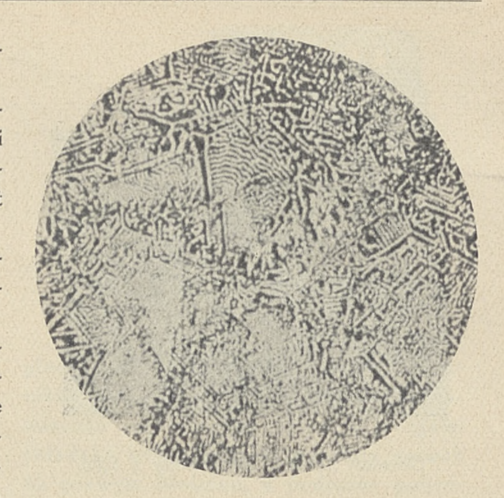
Fig. 4 przedstawia bardzo dobry stop z odpowiednio rozwiniętemi kryształkami tak antymonowemi, jak i miedzianemi, z zastosowaniem dla szybkich obrotów i silnych uderzeń.

Fig. 5 przedstawia kompozycję, zawierającą cynę, ołów i antymon. Ponieważ ołów jest za miękki, by mógł znosić większe ciężary, w kompozycji tej zauważamy dobrze rozwinięte kryształki antymonowe, wytworzone dla zrównoważenia słabości tego stopu.

Poniżej podam dane fizyczne, pokazanych w Fig. 3, 4, 5, stopów, dla zobrazowania, jak te daty mogą się wahać:

	Fig. 3	4	5
ciężar gatunkowy	7,25	7,4	10
twardość Brinella	24	28	24
wytrzymałość na ściskanie 0,02 deformacji	535	690	475
wytrzymałość na ściskanie do połowy długości	2280	2360	1980
wydłużenie w procentach	12%	6,8%	0,75%
wytrzymałość na rozciąganie	790	940	630

Nietylko jednak wybór dobrego stopu — kompozycji, daje pewność, że łożyska samochodu, czy maszyny, będą dobrze służyć, jeszcze i inne momenty odgrywają tu ważną rolę. Kwestja odlania łożyska. Nie jest możliwem w ramach krótkiego artykułu podać wszystkie odnośne przepisy, ale parę przynajmniej uwag chciałbym poniżej przytoczyć.

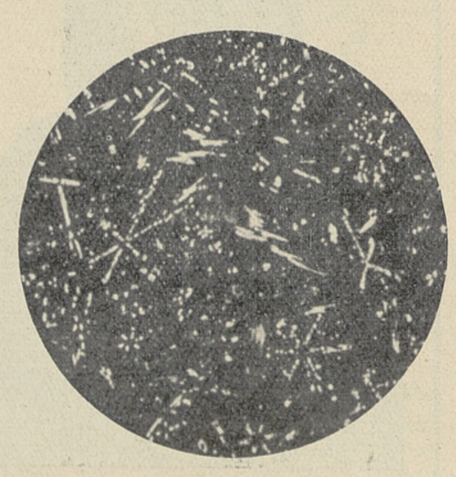


Rys. 2.

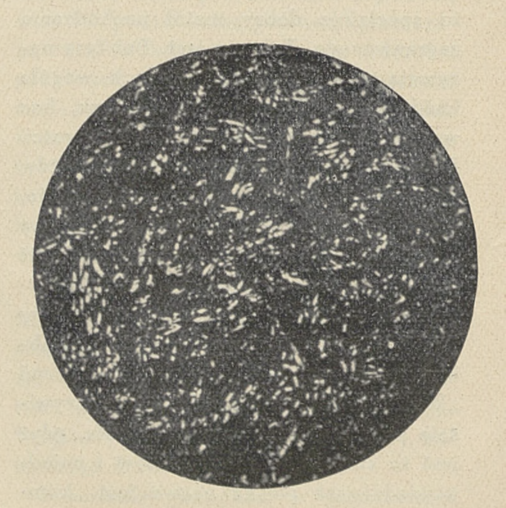
Temperatura topienia nie powinna być przekroczoną — ca 425° C. Przy ew. przegrzaniu kryształki cyna-antymon nikną i zachodzi jeszcze niebezpieczeństwo oksydacji. Oksydacja jest dlatego bardzo niebezpieczna, że tlenek cyny jest ogromnie twardy (używa się go do polerowania). Dalej lanie w za wysokiej temperaturze wymaga za długiego ochładzania się. W zadługo oziębiającej się kompozycji, kryształki zbijają się w grupy, robią się duże i szorstkie — kompozycja staje się kruchą. Cięższe części mają czas opaść na dół, równomierność rozmieszczenia niknie. Również podobne skutki są za gorącej formy. Choć kompozycja ma właściwą temperaturę, za gorąca forma przeszkadza w chłodzeniu się.



Rys. 3.



Rys. 4.



Rys. 5.

Nie dobrze jest też lać w za niskiej temperaturze — wtedy kryształki mogą nie mieć czasu wytworzyć się.

Panewka przygotowana do wylania musi być bardzo czysta i bez śladów oliwy. Ewentualnie umyć wodą z mydłem. Przed wylaniem trzeba sprawdzić, czy panewka ma czysty dźwięk. Po wylaniu sprawdza się dźwięk wylanego łożyska, by się przekonać, czy kompozycja wszędzie dobrze przystaje i tworzy jednolitą całość z panewką. Jeżeli zaś panewka była przedtem pękniętą, to odgłos zawsze będzie nieczysty.

Oczyszczanie panewki można przeprowadzić dmuchawą piaskiem, lub płomieniem — w tym ostatnim wypadku najlepiej ogrzewać tył panewki i to równomiernie. Czyszczenie odbywa się oczywiście zawsze bezpośrednio przed wylewaniem. Grzejąc panewkę ew. nad koksem trzeba zważyć by nie dostały się do stopionego metalu ani koks ani dym. O ile łyżka i kociołek były używane przedtem dla kompozycji innej marki, to wyczyścić je trzeba dokładnie.

Do rozgrzanego kociołka (wysmarowanego kompozycją, by ułatwić spływanie metalu) wkładać cegiełki poziomo, aby jaknajwiększa powierzchnia była wystawioną na ciepło. Gdy jedna cegiełka się stopi, dopiero wtedy kłaść drugą. Nie topić za dużo metalu naraz, gdyż resztki pozostałe nie są już pełnowartościowe i nie można ich uważać za równorzędne z nową cegiełką. Skrawki kompozycji resztki i t. d. (tego samego gatunku zawsze!) powinno się używać następnie w stosunku 1—3 części nowej kompozycji.

Wylewanie łożyska powinno się odbywać w temperaturze o ca 20° C niższej niż topienie metalu. Temperaturę najlepiej oznacza się pyrometrem lub termometrem. W braku tychże można użyć zwykłego białego papieru lub czystego kawałka sosnowego drzewa. Tuż przed wylewaniem zanurza się je w metal i wyjmuje. Kolor ich powinien być jasnobronzowy bez zwęglania się. Jeżeli patyczek nie zmienił koloru, to znaczy, że metal jest za zimny. Po zdjęciu powierzchni, metal powinien być jasny i czysty, lać się łatwo i nie pozostawiać osadu. Przegrzany metal ma na wierzchu popiół niebieskawy i żużel. Podczas topienia nie mieszać, dopiero tuż przed wylewaniem przemieszać dokładnie od dna. Uważać by wierzchniej warstwy nie wepchnąć do wnętrza stopu. Wylewać panewkę z jednego miejsca, a to by powietrze mogło uciekać; po wylaniu dobrze jest poruszać drutem wzdłuż łożyska. Na górze łożyska metal powinien być tak długo płynnym, aż się nie skończyło osadzanie łożyska. Stygnięcie powinno się odbywać od dołu do góry, a to by ułatwić powietrzu uchodzenie. No i jeszcze jedna uwaga: do kompozycji niewolno dodawać cyny — psuje to strukturę metalu.

Na zakończenie parę wskazówek, po czem poznaje się, przynajmniej powierzchownie, dobrą kompozycję.

Cegiełka kompozycji uderzona o twardy kant powinna się przełamywać powoli, a nie odrazu pęknąć i odlecieć. Otrzymany przełom powinien być jasny, drobnoziarnisty i równomierny. Zebrany szabrem wiór powinien być długi i skręcać się. Na (czystej) ręce wiór powinien się dać do pewnego stopnia rozetrzeć i pozostać jasnym. Zeskrobana na cegiełce powierzchnia powinna być srebrzystą, jasną jak lustro.

Jerzy Lewandowski.

NOWE WYDAWNICTWA.

Adam Tuszyński — Katechizm kierowcy. — Zasady budowy, działania i obsługi samochodu. — Książnica Atlas, Lwów — Warszawa.

Nowa ta praca Adama Tuszyńskiego przeznaczona w pierwszym rzędzie dla kandydatów na kierowców wypełni poważną lukę w naszem piśmiennictwie technicznem, w którem nie było dotąd właściwie podręcznika budowy i działania samochodu dla użytku laików, zmuszonych jednak zdawać egzamin z tego przedmiotu i odpowiadać na liczne pytania z dziedziny mechaniki. Przestudjowanie nawet dokładne istniejących w języku polskim dzieł o samochodzie, choćby dawniej wydanych prac Adama Tuszyńskiego, jeżeli nawet dawało kandydatowi na kierowcę gruntowne może wiadomości, nie mogło go jednak nauczyć treściwego i zrozumiałego dla innych powtarzania zdobytej wiedzy i odpowiadania na zadawane na egzaminie pytania. Stąd fakt ścinania się na egzaminie nieraz kandydata, doskonale znającego budowę samochodu, lecz nieumiejącego zupełnie oddać zrozumiale swoich myśli i wyrażania się w sposób dostępny dla innych. Samochód jest bowiem jednym z najbardziej złożonych mechanizmów, w którym działanie poszczególnych zespo-

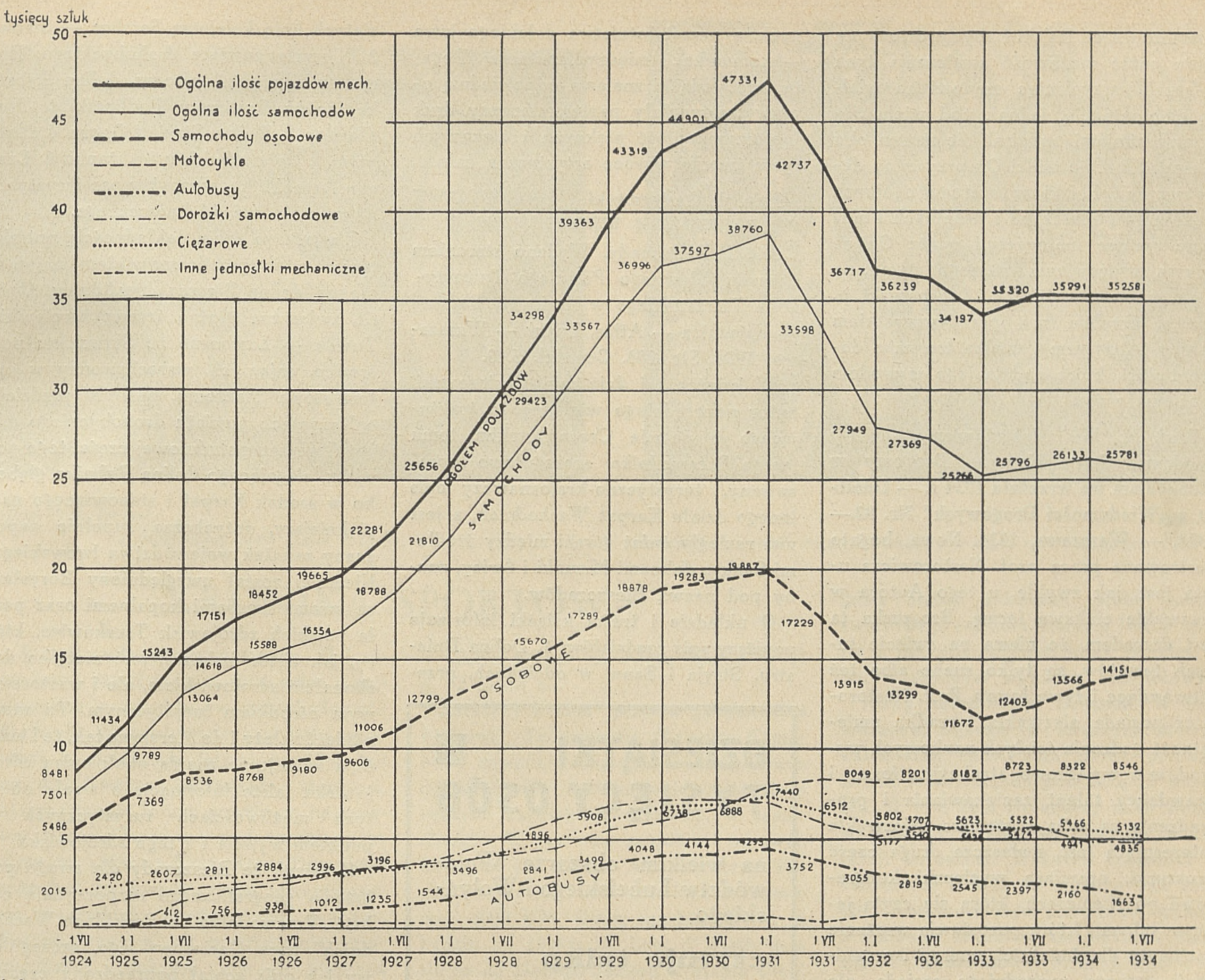
WYKAZ
ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1.I.1935 roku.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Nr. porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców na 1.X.1934 r.	Ilość samochodów: osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna	Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost, względnie ubytek, (w %) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1.VII.1934 r.	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny	Uwagi
1	Białostockie . . .	1,704 000	185	68	62	117	432	225	26	683	— 5,9	2.490	1. Do ilości innych pojazdów mechan. (kol. 9) zaliczono cysterny, pożarnicze, transportowe, sikawki, traktory i t. p.
2	Kieleckie	3,062.000	882	140	100	210	1.332	350	30	1.712	— 8,4	1.790	
3	Krakowskie . . .	2,393.000	1.002	271	126	363	1.762	644	103	2.509	+ 8,2	950	
4	Lubelskie	2,576.000	362	52	115	95	624	170	41	835	+ 3,5	3.090	
5	Lwowskie	3,255.000	805	382	73	194	1.454	448	92	1.994	— 7,5	1.630	2. Półroczny procentowy przyrost wzgl. ubytek według poszczególnych rodzajów pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1.VII.1934 r. a) osobowe ubytek 2,8% b) dorożki „ 5,3% c) autobusy „ 7,3% d) ciężarowe „ 3,6% e) motocykle „ 2,8% f) inne przyrost 12,5%
6	Łódzkie	2,738.000	1.117	370	193	425	2.105	700	85	2.890	+ 4,1	950	
7	Nowogródzkie .	1,108.000	105	27	36	31	199	54	15	268	— 6,9	4.130	
8	Poleskie	1.190.000	113	16	18	28	175	64	11	250	+ 7.8	4.760	
9	Pomorskie	1,136.000	1.181	346	94	646	2.267	841	53	3.161	— 6,5	360	
10	Poznańskie . . .	2,202.000	2.517	598	179	711	4.005	1.301	119	5.425	— 0,3	410	
11	Śląskie	1,349.000	1.606	135	87	609	2.437	1.256	104	3.797	— 6,1	360	
12	Stanisławowskie	1,542.000	171	67	16	33	287	99	16	402	— 7,2	3.840	
13	Tarnopolskie . .	1,663.000	124	12	5	21	162	68	5	235	— 4,1	7.080	
14	Warszawskie . .	2,636.000	858	107	141	293	1.399	459	54	1.912	— 3,1	1.380	
14a	M. st. Warszawa	1,227.000	2.420	1.904	160	1.097	5.581	1.357	261	7,199	— 6,3	170	3. Liczbę mieszkańców przyjęto na zasadzie danych Głównego Urzędu Statystycznego.
15	Wileńskie	1,342.000	152	56	66	46	320	149	9	478	— 6,8	2.810	
16	Wołyńskie	2,187.000	156	27	71	26	280	120	23	423	+14,6	5.170	
	Razem . .	33,310.000	13.756	4.578	1.542	4.945	24.821	8.305	1.047	34.173	— 3,1	970	

łów i organów jest niesłychanie różnorodne, a nieraz i zawiłe. Umysł niewyszkolony w ścisłem rozumowaniu charakteryzującem mechanikę, pojmuje względnie łatwo ogólne naturalne prawa mechaniki, ale nie rozróżnia całego szeregu ścisłych definicji, tak, iż przy tworzeniu sobie obrazu budowy i działania bardziej skomplikowanego mechanizmu rzeczy te widzi tylko mniej więcej dokładnie i najczęściej nie umie znaleźć związku przyczynowego między rozwiązaniem danego mechanizmu, a jego działaniem. Temu zapobiec ma właśnie ostatnia praca Ad. Tuszyńskiego. Zasady budowy, działania i obsługi samochodu ujęte są w formie 332 pytań i odpowiedzi. Na krótkie pytania, takie, jakie najczęściej zadawane są na egzaminach kierowców podane są obszerne, ale jednocześnie treściwe i jasno wyłożone odpowiedzi. P. Ad. Tuszyński, który sam długie lata był egzaminatorem kierowców posiada w tym zakresie bardzo duże doświadczenie i wie doskonale, jakim językiem przemawiać należy do tych nieuczonych mechaników, jakimi są kierowcy, zwłaszcza coraz liczniejsi dzisiaj amatorzy. Uważne przeczytanie Katechizmu kierowcy nauczy kandydatów na kierowców odpowiadać ściśle na zadawane pytania, trafiając odrazu w sedno rzeczy a nie kołując i opowiadając długie, niezrozumiałe dla słuchaczy historje, tembardziej, że cały wykład o budowie i działaniu samochodu podany w odpowiedziach przez p. Ad. Tuszyńskiego jest rzeczywiście najzupełniej zrozumiały nawet dla najkompletniejszego laika. Dobór bardzo wyraźnych, uproszczonych, niemal szematycznych rysunków doskonale uzmysławia działanie najważniejszych organów samochodu. Ważną zaletą pracy p. Tuszyńskiego jest podanie wszystkich ostatnich ulepszeń i najnowszych rozwiązań w konstrukcji samochodu, rzecz nieraz pomijana nawet w najnowszych popularnych dziełach o budowie samochodu. Praca p. Ad. Tuszyńskiego niewątpliwie cieszyć się będzie dużem powodzeniem wśród, miejmy nadzieję, coraz wreszcie liczniejszych zastępów kandydatów na kierowców, którym w wielkiej mierze ułatwi ona przebrnięcie przez tak nieraz groźnie im się przedstawiającą próbę egzaminu.

Adam Tuszyński. — ABC Motocyklowe. — Książnica-Atlas. — Lwów — Warszawa. Oto jeszcze jedna praca o motocyklu, wśród kilku, które pojawiły się w ostatnich latach. Wobec jednak coraz szerszej, nawet u nas, w Polsce, popularności motocykla nowa ta książka Ad. Tuszyńskiego, napewno nie będzie zbyteczną, tembardziej, że ma ona za autora jednego z najlepszych w Polsce znawców motocykla, a jednocześnie świetnego popularyzatora tych skomplikowanych maszyn, któremi są nowoczesny samochód i motocykl. „ABC Motocyklowe", posiada zwykłe temu autorowi zalety: jasny i zwięzły wykład, unikanie drobiazgowych a przez to niezrozumiałych opisów, a podkreślanie zasadniczych i charakterystycznych cech, uwzględnianie ważniejszych najnowszych ulepszeń, oraz przeplatanie opisów licznemi wskazówka-

WYKRES ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE



mi i spostrzeżeniami z codziennej praktyki. Dzięki temu praca ta nie jest tylko teoretycznym popularnym wykładem o motocyklu, ale jednocześnie i niezbędnym dla każdego motocyklisty poradnikiem i przewodnikiem. Na podkreślenie zasługuje piękne wydanie obu tych prac Adama Tuszyńskiego rzadko spotykane w książeczkach popularnych, ale charakteryzujące wszystkie wydawnictwa tej świetnej firmy wydawniczej, jaką jest Książnica-Atlas.

Witold Rychter. — Silniki samolotów turystycznych i ich obsługa, z 53 rysunkami w tekście. — Warszawa 1935. Wydawnictwo Aeroklubu Warszawskiego nakładem „Skrzydlatej Polski".

Wydanie pracy inż. Witolda Rychtera przez Aeroklub Warszawski jest dowodem, że polski podręcznik traktujący o silnikach samolotów turystycznych był rzeczywiście potrzebny. Pomimo, iż lotnictwo sportowe i turystyczne słabo jest jeszcze u nas rozwinięte, jednakowoż już i obecnie liczymy kilkuset pilotów turystycznych, a ilość kandydatów na takich pilotów, absolwentów szkół szybowcowych, jest już w Polsce wcale pokaźna. Większość z nich słabe ma tylko pojęcie o silniku spalinowym, dla wielu zaś jest to zupełna terra incognita, zbyteczne zaś jest dodawać, jak kapitalne znaczenie ma w lotnictwie silnikowem umiejętność obsługi i regulacji tej duszy płatowca. Wszak nieraz i życie lotnika zawisło od sprawnego działania silnika, a lotnik turystyczny znajduje się najczęściej sam na pokładzie swego aparatu i musi umieć sam sobie radzić. Wobec różnorodności doskonałych silników do samolotów turystycznych, stosowanych obecnie, żadna szkoła pilotów nie jest w stanie zaznajomić swych uczniów dokładnie ze wszystkimi istniejącymi typami i dla tego praca inż. W. Rychtera jest prawdziwie niezbędnym dla nich podręcznikiem, tembardziej, że napisana jest ona doskonale. Treściwy i przystępny wykład, unikanie dysertacji teoretycznych, a za to podanie mnóstwa porad praktycznych, zwłaszcza w dziale o obsłudze, przedewszystkiem zaś impresja świetnej znajomości przedmiotu autora czynią z pracy tej bardzo cenny nabytek polskiej literatury lotniczej. Niezastąpionym staje się ten podręcznik o ile chodzi o polskie silniki lotnicze, gdyż wogóle poraz pierwszy w literaturze technicznej znajdujemy systematyczny ich opis i wskazówki odnośnie ich obsługi. Książka wydana bardzo starannie.

Leonard Krupka. — Przykra Prawda.— Rzeczywiste przyczyny nędzy, bezrobocia i demotoryzacji kraju oraz radykalne środki zaradcze. — Nakładem tygodnika „Warta". — Warszawa 1935. Znany w sferach automobilowych kupiec samochodowy p. Leonard Krupka w niewielkiej broszurce wyraża lapidarnie swój sąd, będący zresztą sądem bardzo wielu obywateli polskich, o przyczynach nędzy, bezrobocia i demotoryzacji kraju. Jest to krótki, ale dosadny akt oskarżenia naszej biurokracji. Pomimo swoistego, może zbyt soczystego języka człowieka nienawykłego do pióra, ale za to nie ukrywającego swego zdania i śmiało rąbiącego prawdę, broszurka ta zawiera szereg zdrowych myśli i słusznych spostrzeżeń. Może p. Krupka trochę za simplicystycznie ocenia przyczyny kryzysu

i demotoryzacji Polski i zbyt prosto wyobraża sobie możliwość zwalczenia tych bolączek, przypisując rządowi za wielką omnipotencję, jednak pod wielu Jego wskazaniami podpisać się można obu rękami. Słusznie widzi On przyczyny demotoryzacji Polski w szeregu ogólnych błędów gospodarczych i fiskalnych i słusznie sprawę motoryzacji wiąże On ze sprawą uzdrowienia naszego życia na wielu innych odcinkach. Z broszurki p. Krupki przebija zaś przedewszystkiem gorący patrjotyzm i wielka troska o dobro Polski, które nadają jego wywodom specjalną wagę.

Prof. M. Wł. Nestorowicz. — VII-y Międzynarodowy Kongres Drogowy w Monachjum we wrześniu 1934 r. — Odbitka z „Wiadomości Drogowych" Nr. 92.— 1934. — Warszawa, 1934. Nowa, bogato ilustrowana praca prof. Nestorowicza ujęta jest, jak zwykle, u tego Autora w niezwykle ciekawą formę. Broszurka ta jest dowodem, że niema na świecie suchych tematów, są tylko suche albo też interesujące i żywe formy. Prof. Nestorowicz posiada niezwykłą i rzadką umiejętność godzenia ścisłych naukowych wywodów z wyjątkowo atrakcyjną formą i prawdziwy talent zaciekawiania i prowadzenia za sobą czytelnika. Niezwykle interesującą jest, zwłaszcza druga część broszurki, opisująca wycieczki kongresowe po Niemczech, którą się czyta jednym tchem i która pozostawia wrażenie zachwytu dla śmiałości, energji i organizacji naszego zachodniego sąsiada, ale jednocześnie tembardziej jeszcze uwypukla naszą w tej dziedzinie bierność i nędzę.

G. A. Mokrzycki, profesor Politechniki Warszawskiej, Przyszłość, teraźniejszość i przyszłość lotnictwa. Str. 128, rys. 119. M. Arct, Warszawa, 1935 r. Książkę tę dziś, w okresie coraz wzmagającego się zainteresowania lotnictwem, winien przeczytać każdy. Autor zawarł w niej przystępnie podany całokształt wiedzy o lotnictwie. W jasnych i zwięzłych zdaniach, opierając się na nader licznych i świetnie dobranych ilustracjach, rzuca krótki rys historyczny lotnictwa, poczem wtajemnicza czytelnika w zasady lotu wszystkich dziś znanych aparatów lotniczych, a więc balonów, skrzydłowców, mięśniowców, śmigłowców, wiropłatów, wiatrakowców, szybowców i samolotów.

Zkolei autor opisuje zastosowanie lotnictwa w czasie wojny i podczas pokoju, by wreszcie roztoczyć przed czytelnikiem obraz lotnictwa przyszłości: aparatów rakietowych, lotów stratosferycznych, a nawet lotnictwa dalekiego jutra — komunikacji międzyplanetarnej. Bogata treść książki znalazła odpowiednią oprawę: wspaniały papier, staranny druk i olbrzymia ilość pięknych i ciekawych rycin tworzą wysoce artystyczną całość.

Henryk Gąsiorowski. PRZEWODNIK PO BESKIDACH WSCHODNICH. T. 1. Część I. Bieszczady. Wydano staraniem Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Krakowie. Nakład — Książnica — Atlas, Lwów — Warszawa, 1934. Str. 288. Cena zł. 5.40.

W książce tej daje mjr. Gąsiorowski, autor poprzedniego wydanego a traktującego o paśmie Czarnohorskim, tomu swego Przewodnika, szczegółowo opracowany, turystyczno-krajoznawczy opis innego działu Karpat Wschodnich, a jest nim rozległy świat górski między źródłami Sanu a dolinami Mizunki i Świcy, znany pod nazwą Bieszczadów.

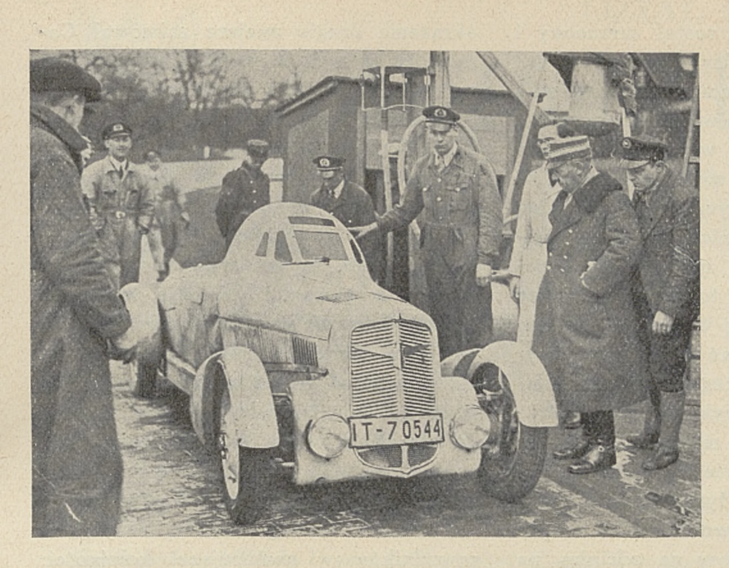
O układzie i treści książki informuje poniższy spis rozdziałów: 1. Dolina Dniestru, Stryja i Sanu, w odcinkach, przeciętych linją kolejową Sambor — Sianki. 2. Karpaty powiatu drohobyckiego: Borysławski regjon naftowy, dolina Rybnika, dolina Bystrzycy Podbusskiej, Truskawiec. 3. Doliny Stryja i Oporu. 4. Morszyn. 5. Doliny Sukielu i Łużanki. 6. Czechosłowacki, konwencyjny pas turystyczny na południe od Ławocznego.

Z właściwą sobie dokładnością potraktował autor przedewszystkiem najpiękniejszą dolinę Bieszczadów, dolinę Oporu, zwłaszcza głośne tereny narciarskie Tuchla — Ławoczne ze Sławskiem pośrodku, dając ich, wszechstronny w całem słowa znaczeniu, opis. W rozdziale o Karpatach powiatu drohobyckiego odsłonił piękno południowej części tego powiatu, sięgającego doliną Rybnika głęboko w środek Karpat i stanowiącego najpiękniejszy, dotychczas zupełnie zapoznany zakątek województwa lwowskiego. Niemniej został uwzględniony Borysław ze swemi skarbami kopalnemi oraz perła polskich zdrojowisk Truskawiec, który, jak autor wskazał, jest nietylko doskonałem zdrojowiskiem, ale i wartościowym ośrodkiem turystycznym. To samo odnieść należy i do Morszyna tak, że i tamtejsi kuracjusze znajdą obok opisu zdrojowiska także informacje o wcale obfitych możliwościach turystycznych z punktem wyjścia i z tego zdrojowiska.

Z uwagi, że Bieszczady dla swego położenia geograficznego rozpoczynają całość „Przewodnika po Beskidach Wschodnich" mjra Gąsiorowskiego, szczegółowy ich opis został poprzedzony częścią ogólną, dotyczącą turystyki górskiej po Beskidach Wschodnich wogóle.

Tak pedantyczna dokładność w opisie gór i miejscowości, jak również uwzględnienie po ostatni moment wszelkich zmian, zaszłych w dziedzinie gospodarki letniskowej i turystycznej (m. in. np. dorobku wszystkich, tak licznych obecnie organizacyj, zajmujących się górami), cechują wybitnie i tę część „Przewodnika po Beskidach Wschodnich" mjra Gąsiorowskiego.

Tekst uzupełniony jest wykresami i mapkami schematycznemi Bieszczadów z osobnem, szczegółowem przedstawieniem terenów narciarskich Sławska i okolicy, schematem komunikacji kolejowej i kolei leśnych oraz znakowanych farbą szlaków turystycznych, wreszcie graficznem zestawieniem wszelkich map, czy dawnych wojskowych austr. czy świeżo wydawanych przez Wojsk. Instytut Geogr. w Warszawie map polskich, wzgl. i czechosłowackich, czy, wreszcie wydanych przez P. T-wo Tatrzańskie a dotyczących terenu Beskidów Wschodnich.



(Press Photo Service)

Rekordowy mały Adler 1.1. ltr.



(Keystone)

Po pobiciu rekordów międzynarodowych w klasie 1500 ccm. w dn. 28/III 36.

KRONIKA SPORTOWA

Śmierć zasłużonego weterana. W końcu marca zmarł w Quimperlé jeden z najstarszych konstruktorów samochodowych M. Krebs. Nazwisko jego zasłynęło zwłaszcza w dziedzinie lotnictwa, gdyż był on współtwórcą pierwszego sterowca, który dokonał lotu z powrotem na miejsce startu. Współpracował on wtedy ze słynnym pułkownikiem Renard'em, którego był on nieodłącznym towarzyszem we wszystkich ryzykownych próbach. Później pracował on w dziedzinie automobilizmu i dokonał szeregu ulepszeń między innymi on to wynalazł karburację automatyczną, elektromagnetyczną zmianę przekładni, on propagował pierwszy silnik ze skrzynką przekładniową w jednym bloku. Pracował on u Panhard-Levassor i był duszą tej wytwórni. Za młodszych swych lat czynny był on również i w dziedzinie sportu i przyjmował udział w wyścigach, w bohaterskiej epoce samochodu.

Mille Miglia — tegoroczne rozegrane zostało w dniu 13 kwietnia. Do wyścigu zapisało się aż 106 zawodników, startowało zaś w Brescii 85-u. Zwycięzcą w ogólnej klasyfikacji została ekipa Pintacuda - della Stufa na Alfa-Romeo, który osiągnął czas 14 g. 4 m. 47 s. i przeciętną 114 km. 753, bijąc tem samem dawniejszy rekord tego wyścigu, mian. rekord Varzi'ego o 3 m. 18 s. 2-imi byli: Tachini-Chiari na Alfa-Romeo. 3-im Battiaglia-Puffanelli na Alfa-Romeo. W kategorji wozów do 1100 ccm. zwycięstwo odniosła ekipa Bianco-Bertocchi na Maserati w 15 g. 12 m. 56 s. (przeciętna 106 km. 137). W kategorji do 1500 ccm. pierwszymi byli Clarke-Falker na Aston-Martin w 17 g. 52 m. 35 s.

„Srebrny Pocisk" przeciw „Błękitnemu Ptakowi". Po tryumfie Malcolm Campbella zawodnik angielski Freddy Dixon ogłosił zamiar zaatakowania światowego rekordu największej szybkości w samochodzie. W tym celu zaopatrzył on swój, kilka lat już liczący wóz „Srebrny Pocisk" w nowe silniki rozwijające łącznie moc 3000 KM. Dixon spodziewa się, iż będzie on gotów na lipca i wtedy uda się on do Słonego Jeziora w Stanie Utah, gdzie będzie dokonana próba pobicia światowego rekordu. Narazie Dixon leczy się z ran odniesionych kilka tygodni temu w groźnym wypadku samolotowym.



(Press-Photo Service)

Fagioli-zwycięzca z tegorocznym Grand-Prix Monaco.

Nowy autodrom w Holandji. W roku bieżącym figuruje w międzynarodowym kalendarzu sportowym poraz pierwszy Grand Prix Holandji pod datą 15 września. W tym celu Holendrzy mieli zamiar wybudować w Heerlen pierwszy w Holandji autodrom. Wskutek trudności finansowych jednak od zamiaru tego ustąpili. Kosztorys jego pierwotnie wynosił 5 miljonów franków, ale wskutek żądania Międzynarodowej Komisji Sportowej rozszerzenia toru koszta znacznie wzrosły. Wobec tego Grand Prix Holandji zostanie prawdopodobnie odwołane.

Pobicie szeregu rekordów międzynarodowych w klasie 1.100 ccm. W dn. 30 i 31 marca nowy wóz Adler pobił na torze Avus pod Berlinem szereg międzynarodowych rekordów w kategorji 1.100 ccm., a mian. rekordy powyżej 4000 km. i 48 godzin. Wóz prowadzili na zmianę Schweder, Hasse, Jaddatz i P. v. Guilleaume.

I Austrja też posiadać będzie autodrom. Podobno zawiązało się w Wiedniu towarzystwo oparte na kapitałach angielskich w celu budowy wielkiego autodromu w okolicach Wiednia. Kosztorys opiewać ma jakoby na 20 miljonów franków.

Pobicie kilku rekordów międzynarodowych w klasie 1.500 ccm. W dn. 30 i 31 marca na torze Monthlery — Villeneuve, Veyron i Labric za sterem 1. ½ lt-ówki Bugatti pobili szereg rekordów międzynarodowych w tej klasie, a między innemi rekord 24 godzin.

Odwołanie zawodów. Rozegrany w roku zeszłym poraz pierwszy i umieszczony

w tegorocznym międzynarodowym kalendarzu sportowym pod datą 3 czerwca Grand Prix m. Montreux został odwołany.

Dokładne czasy rekordu światowego Campbell'a. Sekretarjat Związku Międzynarodowego Automobilklubów Uznanych ogłasza dokładne czasy rekordu Malcolm Campbella, w dn. 7 marca w Daytona Beach:

1 kilometr w 8 s. 10/100 — przeciętna 444 km. 444.

1 mila w 13 s. 5/100 — przeciętna — 445 km. 492.

5 kilometrów w 41 s. 66/100 — przeciętna — 432 km. 069.

5 mil w 1 m. 11 s. 60/100 — przeciętna — 404 km. 583.

Katastrofa w Chateau-Thiery. Doroczny wyścig na zboczu w Chateau-Thiery rozgrywany w tym roku w dn. 7 kwietnia zakończył się niezwykłą co do rozmiarów katastrofą. Wyścig ten polega na przebyciu krótkiego zresztą zbocza i na zatrzymaniu się na mecie, jest to więc wyścig ze startem z miejsca i ze stałą metą. Wielką rolę odgrywają więc w nim hamulce. Wyścig jak zwykle rozgrywał się normalnie bez żadnych godniejszych uwagi incydentów, gdy wtem jeden z zawodników — Cattaneo na Stutz'u przy hamowaniu w odległości 100 m. od mety został zarzucony i wyleciał z toru między zgrupowaną gęsto przed metą u samego skraju szosy publiczność. Cattaneo wprawdzie wyszedł z wypadku cało, ale wśród publiczności zginęło na miejscu 3 osoby, zaś około 20 zostało rannych, przyczem kilka bardzo ciężko a 5 z pośród nich umarło w szpitalu. Wyścig został natychmiast przerwany. W tej chwili toczy się w prasie sportowej francuskiej dyskusja, czy należy jeszcze tolerować wyścigi na zwykłych szosach, oraz tego rodzaju regulaminy, w których niewykluczone jest stracenie panowania nad maszyną przez kierowcę. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że zawinili w tym wypadku organizatorzy, którzy pozwolili zebrać się publiczności wzdłuż szosy na odcinku, na którym zawodnicy zaczynali hamować i na którym należało przewidywać zarzucenie maszyny.

VIII Grand Prix Monaco rozegrane zostało w roku bieżącym w drugim dniu Wielkiej Nocy, t. j. 22 kwietnia, jak zwykle na dystansie 318 km., t. j. w 100 okrążeniach toru ulicznego. Na starcie znalazło się 15 zawodników. Wyścig poprowadziły od początku Mercedesy. W pierwszem zaraz okrążeniu Fagioli wysunął się na pierwsze miejsce, które zdołał utrzymać on aż do końca wyścigu. Do 85 okrążenia drugie miejsce zajmował Caracciola i stracił je wskutek uszkodzenia wozu w walce jaką zmuszony był rozegrać dla utrzymania swojej przewagi z Etancelin na Maserati. Trzeci Mercedes Brauschitsch'a wycofał się w pierwszem już okrążeniu wskutek złamania trybu atakującego. O drugie i trzecie miejsce rozegrały się piękne walki początkowo między Dreyfusem i Etancelin, następnie między Caracciolą, a Etancelinem, który w 51-em okrążeniu zdołał nawet na jakiś czas zająć drugie miejsce, i wreszcie między Brivio na Alfa-Romeo a Etancelin'em, który mając teraz zdarte w walce z Caracciolą hamulce, nie był już w stanie utrzymać swego 3-go miejsca. Ostatecznie wyścig ukończyło tylko 8 zawodników w następującej kolejności: 1-y Luigi Fagioli na Mercedes-Benz w 3 g. 23 m. 49 s. 8/10 (przeciętna — 93 km. 607, co stanowi rekord); 2-i René Dreyfus na Alfa-Romeo w 3 g. 24 m. 21 s. 3/10, 3-i Antonio Brivio na Alfa-Romeo, 4-y Philippe Etancelin na Maserati, 5-y Louis Chiron na Alfa-Romeo, 6-y Raymond Sommer na Alfa-Romeo, 7-y Freddy Zehender na Maserati i 8-y Gigi Soffietti na Maserati. Nuvolari na Alfa-Romeo w 56 okrążeniu wycofał się wskutek uszkodzeń wozu. Jak corocznie napływ publiczności był rekordowy.



DZIAŁ KLUBOWY

Automobilklub Polski

Warszawa, ul. Szucha 10 (dom własny)

Sekretarjat czynny od godziny 10 do 4 pp. — Telefon 8-45-21.

PROTOKÓŁ

z posiedzenia Międzyklubowej Komisji Automobilowej odbytego w Warszawie w dniu 31 marca 1935 roku.

Łódzki Automobil-Klub: Prezes Komisji Sportowej, p. Karol Kauczyński i p. Busch.

Małopolski Klub Automobilowy: Przewodniczący Komisji Sportowej p. Dr. Ignacy Wygard.

Pomorski Automobilklub: Vice-Prezes p. Frost i Sekretarz p. Mjr. Zawadil.

Śląski Automobilklub: Prezes p. Marszałek Wolny, Sekretarz p. Marjan Haupt.

Automobilklub Wielkopolski: Vice-Prezes p. Jan Antczak.

Wileński Automobilklub: p. Stefan hr. Tyszkiewicz.

Automobilklub Polski: Prezes p. Minister Juljan Piasecki, Prezes Karol hr. Raczyński, Prezes Komisji Sportowej p. Janusz Regulski, p. Franciszek Sznarbachowski, p. Mieczysław Rappe, p. Ryszard Bormann, p. Aleksander Senkowski, p. Redaktor Roger hr. Morsztyn, p. Stanisław Barylski, p. Michał Bogusławski, p. Henryk Bukowski, p. Płk. Kazimierz Meyer, p. Kazimierz Poznański, p. Janusz Sękowski, p. Stanisław Szydelski, p. Włodzimierz Zeydowski, p. Jerzy Żochowski, p. Jan Tomicki.

Krakowski Klub Automobilowy i Wołyński Klub Automobilowy usprawiedliwiły swą nieobecność.

P. Prezes Minister Juljan Piasecki otworzył posiedzenie witając przybyłych Delegatów, poczem oddał głos p. Prezesowi Komisji Sportowej Januszowi Regulskiemu.

P. Prezes Janusz Regulski wygłosił sprawozdanie z przejawów sportu automobilowego na terenie zagranicznym, specjalnie w 1934 r. ożywionym, co się wyraziło w ustaleniu szeregu nowych rekordów. W swem przemówieniu p. Prezes Regulski podkreślił chlubne wyniki osiągnięte na terenie zagranicznym przez p. Marję Koźmianową.

Przechodząc do krajowej działalności sportowej p. Prezes Regulski stwierdza, że mimo wykazanej energji i dobrej woli ze strony Klubów wypadła ona nader skromnie. Po za paroma raidami nie mamy do odnotowania żadnej imprezy ogólnopolskiej ani tembardziej międzynarodowej.

Przechodząc do omówienia tegorocznego kalendarza krajowego p. Prezes Regulski stwierdził, że pracy naszej nad rozwojem sportu należy nadać charakter bardziej zorganizowany i podstawowy. Stoimy niewątpliwie u progu zasadniczych przemian w dziedzinie motoryzacji i budowy dróg. Koniecznem jest ażebyśmy równocześnie rozwinęli energiczniejszą działalność w dziedzinie sportu, organizując zawody nieskomplikowane, ale atrakcyjne i dążyli do zainteresowania niemi maksimum istniejących automobilistów. W tym celu zostały przygotowane przez Komisję Sportową A. P. ramowe regulaminy imprez sportowych krajowych, a mianowicie: Jednodniowa Jazda Konkursowa na Samochodach, Turniej Międzyklubowy, Przebiegi Rekordowe Międzyklubowe, Pościg za Balonem, Samolotem, Lisem. Regulaminy te ułatwią Klubom ich działalność sportową i wprowadzą w niej pewne ujednostajnienie. Dla bliższego zaznajomienia obecnych z rodzajem tych regulaminów p. Prezes Regulski oddaje głos p. Inż. W. Zeydowskiemu.

P. inż. W. Zeydowski zreferował główne wytyczne przedstawionych regulaminów, zaznaczając, że w przeciwieństwie do dawnych regulaminów raidowych, projekty obecne pozostawiają przedewszystkiem inicjatywę kierowcy tak w orjentowaniu się terenowem jak i w czasach przejazdu. Wszystkie te imprezy mają na celu charakter przysposobienia wojskowego.

Nad treścią tych projektów regulaminowych wywiązała się ogólna dyskusja, wynikiem której Kluby afiljowane postanowiły raz jeszcze przepracować swoje kalendarze sportowe na rok bieżący, wprowadzając do nich przynajmniej po jednej imprezie wzorowanej na dostarczonym przez Komisję Sportową A. P. materjale regulaminów ramowych.

Odnośnie do Turnieju Międzyklubowego Ł. A. K. postanowił przystąpić do tej imprezy jako zawodnik-przeciwnik A. P. — Śląski Automobilklub wyjawił zamiar zaproponowania Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu zorganizowania wspólnie tej imprezy, inne Kluby postanowiły w tej mierze przeprowadzić korespondencję z sąsiednimi Klubami.

P. Dr. I. Wygard zaznaczył, że M. K. A. w roku bieżącym żadnych imprez sportowych organizować nie może z uwagi na katastrofalny stan dróg w Małopolsce Wschodniej; proponuje tylko, aby z okazji zlotu Harcerstwa do Spały zorganizować równocześnie do tejże miejscowości Ogólnopolski Zjazd Gwiaździsty.

P. Prezes K. Kauczyński stwierdza, że wycieczki do Spały były zawsze 1-o organizowane przez Polski Touring Klub, 2-o teren Spały podlegając Ł. A. K. jest przez Prezesa Kauczyńskiego dobrze znany i zupełnie na zorganizowanie Zjazdu nie odpowiedni ze względu na zbyt liczny zjazd przy tej okazji do tej miejscowości.

P. Dr. I. Wygard proponuje jeszcze aby wszystkie Kluby

weszły w porozumienie z władzami wojskowemi i dawały do dyspozycji sztabów swych automobilistów w czasie letnich manewrów, jak to zwykł czynić M. K. A.

P. Kpt. M. Haupt oznajmia, że Automobilklub Śląski w roku bieżącym chciałby zorganizować 1000 km wyścig na szosach otwartych. Nad projektem tym wywiązała się dalsza dyskusja, poczem postanowiono, że imprezie tej przedewszystkiem należy zmienić nazwę, pomijając słowo wyścig, następnie należałoby posiłkować się w tej imprezie pewnemi danemi z ramowego regulaminu Jazdy Konkursowej i skrócić trasę najwyżej do 500 km.

Odnośnie Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiaździstego na rok 1935 organizację tej imprezy oddano Automobilklubowi Śląskiemu, data jego będzie ustalona później i nadesłana Klubom z ustalonym ogólnym Kalendarzem Krajowym.

Wszystkie Kluby postanowiły nadesłać do A. P. w najbliższym czasie ustalone terminy imprez do kalendarza sportowego krajowego, które to daty wówczas zostaną skoordynowane.

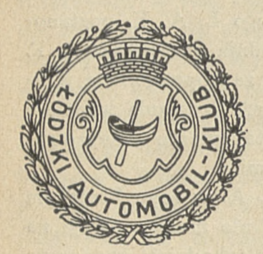
P. Prezes J. Regulski prosi również wszystkie Kluby o nadsyłanie do A. P. nietylko wyników wszystkich organizowanych imprez lecz i uwag tak o samej organizacji jak też o zawodnikach.

Wobec zgłoszonego przez kilka Klubów automobilowych wniosku o uzyskanie dla nich ulgowych paszportów na Wycieczkę do Budapesztu, postanowiono zorganizować jedną wspólną wycieczkę do Budapesztu z organizacją zcentralizowaną w A. P. w Warszawie. Data wycieczki i szczegóły zostaną uzgodnione drogą korespondencji.

Posiedzenie wspólne Przedstawicieli Klubów w sprawach organizacyjnych zwołane zostanie na 27/28 b. m. w Warszawie. Ewentualne uwagi do projektu Statutu Kluby zechcą nam nadesłać wcześniej.

Na tem posiedzenie zakończono.

Przed posiedzeniem miało miejsce wspólne śniadanie w A. P., na którem p. Prezes Minister Piasecki wygłosił przemówienie o charakterze programowym, zakończone toastem za rozwój i pomyślność wszystkich Klubów Automobilowych.



Łódzki Automobilklub

ŁÓDŹ, Piotrkowska 102a.

Sekretarjat czynny od 10 do 14 i od 16^{30} do 18^{30}. Telefon 163-03.

KOMUNIKAT.

I. Skład Zarządu i Komisyj Ł. A. K. na r. 1935.

W wyniku wyborów przeprowadzonych na Walnem Zebraniu Ł. A. K. w dniu 28 marca r. b., jakoteż w wyniku ukonstytuowania się Zarządu — skład Zarządu i poszczególnych komisyj na r. 1935 jest następujący:

Zarząd. Prezes — p. Dr. Schicht Eugenjusz, V.-prezes — p. Inż. Kauczyński Karol, V.-Prezes — p. Neugebauer Ludwik, V.-Prezes — p. Osser Stefan, Skarbnik — p. Schicht Aleksander, Gen. Sekr. — p. Tesche Edmund, oraz pp. Dr. Bornet Juljusz, Emde Karol, Gołkontt Emil, Haessler Alfred, Kinderman Juljusz, Plihal Bruno, Ramisch Cezary, Schweikert Robert, Schreer Juljusz. Ekspert — p. Posselt Ernest.

Komisja Balotująca. Pp. Barciński Stefan, Czylingarian Michał, Glathe Brunon, Gregor Alfons, Hoffman Zygmunt, Kahlert Ryszard, Kaisebrecht Wilhelm, Keilich Artur, Dr. Kinderman Alfred, Kebsch Alfred, Loewenstein J. B., Markon Kazimierz, Monitz Kazimierz, Plihal Karol, Somya Franciszek.

Komisja Sportowa: Przewodn. p. inż. Kauczyński Karol, oraz pp. Eisert Harry, Loewenstein J. B., Kebsch Alfred, Plihal Karol.

Komisja Turystyczna: Przewodn. p. Osser Stefan, oraz pp. Czylingarian Michał, Gołkontt Emil, Plihal Bruno, Viallet Alfred, Somya Franciszek, Tesche Edmund.

Komisja Gospodarcza: Przewodn. p. Gołkontt Emil, zastępca przewodn. — p. Keilich Artur, oraz pp. Glathe Brunon, Hardt Konstanty, Markon Kazimierz, Somya Franciszek, Schicht Aleksander.

Komisja Rewizyjna: Przewodn. p. Kahlert Ryszard.

Członkowie Komisji: Pp. Glathe Brunon, Dr. Kinderman Alfred, Monitz Kazimierz, Thiele Artur.

Zast. Członków Komisji: Pp. Habig Paweł, Müller Oskar, Weyrauch Edmund.

II. Wysokość składek członkowskich i wpisowego na r. 1935.

Uchwałą Walnego Zebrania Ł. A. K. z 28. marca r. b. składki członkowskie i wpisowe Ł. A. K. zostały ustalone na r. 1935 w następującej wysokości:

	Wpisowe	Składka roczna
Członkowie zwyczajni	zł. 100	zł. 100
„ „ zamiejscowi	„ 100	„ 50
„ nadzwyczajni	„ 30	„ 30
„ sympatycy	„ 50	„ 50
„ uprzyw. sympat.	„ 12	„ 12

P. T. Członkom nadzwyczajnym, którzy za r. 1935 wpłacili już składkę w wysokości zł. 40, nadpłata zł. 10 zostanie zaliczona na r. 1935.

Zarząd Automobil-Klubu.



Ś. P.

Józef Piłsudski

PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI

ur. 5.XII. 1867—zm. 12.V. 1935

Automobilklub Polski wysłał następujące depesze kondolencyjne:

PANI MARSZAŁKOWA ALEKSANDRA PIŁSUDSKA
WARSZAWA

W imieniu wszystkich swoich Członków Automobilklub Polski składa Czcigodnej Pani wyrazy głębokiego współczucia przyłączając się do ciężkiej żałoby i smutku, w którym pogrążony został cały Naród Polski na wieść o zgonie Wielkiego Wodza i Budowniczego Odrodzonej Ojczyzny Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Prezes Juljan Piasecki.

PREZES RADY MINISTRÓW WALERY SŁAWEK
WARSZAWA

Członkowie Automobilklubu Polski łączą się z całem Społeczeństwem w głębokim smutku i żałobie z powodu straty opatrznościowego Wodza Narodu oddając hołd prochom Wielkiego Człowieka i Patryjoty.

Prezes Juljan Piasecki

DO WSZYSTKICH CZŁONKÓW AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W związku z żałobą, którą okrył całą Polskę zgon Wielkiego Wodza Narodu i Wskrzesiciela Państwowości Polskiej, Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, Komitet Automobilklubu Polski, zebrany na nadzwyczajnem Posiedzeniu w dniu 14 maja r. b., powziął następujące uchwały i postanowił zwrócić się do afiljowanych z A. P. Klubów Automobilowych z apelem o powzięcie analogicznych uchwał.

1. *Wziąć udział we wszystkich uroczystościach pogrzebowych t. zn. w pogrzebie, nabożeństwach i akademjach żałobnych.*
2. *Wezwać wszystkich Członków do nałożenia żałobnych opasek i okrycia oznak klubowych krepą żałobną. Strój obowiązujący dla delegacji na uroczystości pogrzebowe: czapka klubowa granatowa.*
3. *Opodatkować się na fundusz stworzenia widomego znaku uczczenia pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego i w tym celu otworzyć subskrybcję, przyczem ustalono następujące minimalne stawki: dla Członków Rzeczywistych A. P. zł. 20.—, dla Członków Zwyczajnych — zł. 10.—.*
4. *Wystosować apel do wszystkich automobilistów, tak zrzeszonych jak i niezrzeszonych, do okrycia w dniu pogrzebu zapalonych latarni na samochodach kirem.*

Podając powyższe uchwały do łaskawej wiadomości WPana, zawiadamiamy, że lista imienna składek została z dniem dzisiejszym otwarta i w tym celu załączamy blankiet P.K.O.

Z poważaniem

Automobilklub Polski

Prezes:

(—) Juljan Piasecki

S P R A W O Z D A N I E.

z żałobnego posiedzenia Zarządu Ł. A. K. w dn. 15 maja 35.

Na hiobową wieść o zgonie Pierwszego Marszałka Polski, ś. p. Józefa Piłsudskiego. zebrał się Zarząd Łódzkiego Automobilklubu, w dniu 15 maja, na posiedzenie żałobne.

Przepełnionych serdecznem żalem słów Prezesa Klubu, p. D-ra Schichta Eugenjusza, słuchali Członkowie Zarządu stojąc.

Świadomość, że odszedł od nas niezastąpiony Wódz naszego Narodu, który potęgą Swego Ducha wolną wyczarował nam Polskę a następnie na granitowych oparł ją podstawach — malowała na twarzach obecnych oznaki głębokiej zadumy i smutku.

Kończąc przemówienie — Prezes Klubu zawiadomił obecnych, że wezwano wszystkich Członków Klubu do przywdziania żałoby a do Pani Marszałkowej, Aleksandry Piłsudskiej, wysłano depeszę kondolencyjną nast. treści:

„Przejęci do głębi duszy przedwczesnym zgonem niezastąpionego Wodza naszego Narodu — składamy wyrazy serdecznego współczucia Jego sercu Najbliższym“.

Na znak żałoby — Prezes Klubu okrył proporzec Klubowy krepą żałobną i przerwał dalszy ciąg posiedzenia.